

HONDA

CBR600F

SHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATT-HANDBUCH

CBR 600F-K 189



IMPORTANT SAFETY NOTICE



WARNING Indicates a strong possibility of severe personal injury or loss of life if instructions are not followed.

CAUTION: Indicates a possibility of personal injury or equipment damage if instructions are not followed.

NOTE: Gives helpful information.

Detailed descriptions of standard workshop procedures, safety principles and service operations are not included. It is important to note that this manual contains *some* warnings and cautions against some specific service methods which could cause **PERSONAL INJURY** to service personnel or could damage a vehicle or render it unsafe. Please understand that those warnings could not cover all conceivable ways in which service, whether or not recommended by Honda might be done or of the possibly hazardous consequences of each conceivable way, nor could Honda investigate all such ways. Anyone using service procedures or tools, whether or not recommended by Honda *must satisfy himself thoroughly* that neither personal safety nor vehicle safety will be jeopardized by the service methods or tools selected.

IMPORTANT POUR LA SECURITE



ATTENTION Signale un risque de blessures corporelles ou d'accident mortel si les instructions ne sont pas suivies.

PRECAUTION: Signale un risque de blessures personnelles ou de détérioration du véhicule si les instructions ne sont pas suivies.

NOTE: Fournit des renseignements utiles.

Ce manuel ne donne pas le détail des procédures standard d'atelier, principes de sécurité et opérations d'entretien. Il est important de noter qu'il contient certaines mises en garde (**ATTENTION** et **PRECAUTION**) contre des méthodes d'entretien spécifiques qui pourraient entraîner des **BLESSURES PERSONNELLES** pour le personnel d'entretien et porter atteinte au véhicule ou à sa sécurité. Ces mises en garde ne peuvent, naturellement, couvrir toutes les méthodes, recommandées ou non par Honda, concevables pour l'exécution de l'entretien, ni tous les risques entraînés par ces méthodes, Honda n'ayant pu les explorer toutes. Toute personne ayant recours aux procédures ou outils d'entretien, recommandés ou non par Honda, doit s'assurer que ni la sécurité personnelle ni celle du véhicule ne sont menacées par eux.

WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS



WARNUNG Zeigt mögliche persönliche Verletzungs- oder Lebensgefahr an, falls Anweisungen nicht beachtet werden.

VORSICHT: Zeigt mögliche persönliche Verletzungsgefahr oder Beschädigung der Maschine an, falls Anweisungen nicht befolgt werden.

ZUR BEACHTUNG: Gibt wertvolle Informationen.

Ausführliche Beschreibungen allgemeiner Werkstatt-Arbeitsweisen, Sicherheitsregeln und Wartungsverfahren sind nicht eingeschlossen. Es ist wichtig zu beachten, daß dieses Handbuch einige Warnungen und Vorsichtsmaßnahmen für bestimmte Wartungsmethoden enthält, die **PERSÖNLICHE VERLETZUNG** des Werkstattpersonals verursachen, das Fahrzeug beschädigen oder es fahrunsicher machen können. Verständlicherweise können diese Warnungen nicht alle absehbaren Verfahrensweisen der Wartung, ob von Honda empfohlen oder nicht, oder die möglichen gefährlichen Folgen der einzelnen Verfahrensweisen erfassen, ganz abgesehen davon, daß Honda nicht alle solche Verfahrensweisen erforschen kann. Jeder, der bestimmte Wartungsverfahren oder Werkzeuge benutzt, ob von Honda empfohlen oder nicht, muß sich selbst gründlich davon überzeugen, daß durch die gewählten Wartungsmethoden oder Werkzeuge weder die persönliche Sicherheit noch die Sicherheit des Fahrzeugs gefährdet ist.

HOW TO USE THIS MANUAL

This addendum contains information for the CBR600F.

Refer to the base shop manual CBR600F (No. 67MN400) for service procedures and data not included in this addendum.

All information, illustrations, directions and specifications included in this publication are based on the latest product information available at the time of approval for printing. HONDA MOTOR CO.,LTD. Reserves the right to make changes at anytime without notice and without incurring any obligation whatever. No part of this publication may be reproduced without written permission.

HONDA MOTOR CO.,LTD.
SERVICE PUBLICATIONS OFFICE

CONTENTS

GENERAL SAFETY	25- 1
SPECIFICATIONS	25- 2
TORQUE VALUES	25- 4
SERVICE DATA	25- 4
CABLE & HARNESS ROUTING	25- 5
EMISSION CONTROL SYSTEM (SW MODEL ONLY)	25- 8
MAINTENANCE SCHEDULE	25- 9
SIDE STAND	25-10
SECONDARY AIR SUPPLY SYSTEM (SW MODEL ONLY)	25-10
PILOT SCREW ADJUSTMENT	25-11
BRAKE LEVER ADJUSTER	25-12
IGNITION SYSTEM DIAGRAM	25-12
TROUBLESHOOTING	25-13
SIDE STAND SWITCH INSPECTION	25-13
ELECTRIC STARTER DIAGRAM	25-14
WIRING DIAGRAM	25-15

UTILISATION DE CE MANUEL

Cette addition contient des informations concernant le CBR600F. Se reporter au Manuel d'atelier du CBR600F (N° 67MN400) pour les procédures d'entretien et les données non fournies dans cette addition.

Toutes les informations, illustrations, instructions et caractéristiques de cette publication sont basées sur les données disponibles les plus récentes au moment de la mise sous presse. HONDA MOTOR CO., LTD. se réserve le droit d'effectuer des modifications à tout moment sans préavis et sans aucune obligation de sa part. Aucun passage de cette publication ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

HONDA MOTOR CO., LTD.
 BUREAU DES PUBLICATIONS D'ENTRETIEN

SOMMAIRE

SECURITE GENERALE	25-1
CARACTERISTIQUES	25-2
COUPLES DE SERRAGE	25-4
DONNEES D'ENTRETIEN	25-4
CHEMINEMENT DES CABLES ET FAISCEAUX	25-5
SYSTEME ANTI-POLLUTION (MODELE SW SEULEMENT)	25-8
PROGRAMME D'ENTRETIEN	25-9
BEQUILLE LATERALE	25-10
SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE (MODELE SW SEULEMENT)	25-10
REGLAGE DES VIS DE RICHESSE	25-11
REGLEUR DE LEVIER DE FREIN	25-12
SCHEMA DU CIRCUIT D'ALLUMAGE	25-12
DEPISTAGE DES PANNES	25-13
CONTROLE DU CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE	25-13
SCHEMA DU DEMARREUR ELECTRIQUE	25-14
SCHEMA DE CABLAGE	25-15

DIE BENUTZUNG DIESES HANDBUCHES

Dieser Anhang enthält Informationen für die CBR600F. Für Bedienung und technische Daten siehe das Werkstatthandbuch für die CBR600F (Nr. 67MN400), da diese nicht in diesem Anhang enthalten sind.

Alle Informationen, Abbildungen, Anleitungen und technischen Daten in dieser Veröffentlichung basieren auf der zum Zeitpunkt der Drucklegung aktuellen Produktinformation. Die Firma HONDA MOTOR CO., LTD. behält sich das Recht vor, jederzeit ohne Vorankündigung Änderungen vorzunehmen, ohne dabei irgendwelche Verpflichtungen einzugehen. Kein Teil dieser Veröffentlichung darf in irgendeiner Weise ohne schriftliche Genehmigung reproduziert werden.

HONDA MOTOR CO., LTD.
 BÜRO FÜR SERVICE-VERÖFFENTLICHUNGEN

INHALT

ALLGEMEINE SICHERHEIT	25-1
TECHNISCHE DATEN	25-2
ANZUGSWERTE	25-4
WARTUNGSDATEN	25-4
KABEL- UND SEILZUGFÜHRUNG	25-5
ABGASREINIGUNGSSYSTEM (NUR MODELL FÜR DIE SCHWEIZ)	25-8
WARTUNGSPLAN	25-9
SEITENSTÄNDER	25-10
SEKUNDÄR-LUFTZUFUHRSYSTEM (NUR MODELL FÜR DIE SCHWEIZ)	25-10
GEMISCHREGULIERSCHRAUBE EINSTELLEN	25-11
BREMSHEBELEINSTELLER	25-12
DIAGRAMM DER ZÜNDANLAGE	25-12
STÖRUNGSBESEITIGUNG	25-13
SEITENSTÄNDERSCHALTER ÜBERPRÜFEN	25-13
DIAGRAMM DES ELEKTRISCHEN ANLASSERS	25-14
SCHALTPLAN	25-15

GENERAL SAFETY

WARNING

- *If the engine must be running to do some work, make sure the area is well-ventilated. Never run the engine in an enclosed area. The exhaust system contains poisonous carbon monoxide gas that may cause loss of consciousness and lead to death.*
-

WARNING

- *Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Work in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow flames or sparks in your work area or where gasoline is stored.*
-

WARNING

- *The battery gives off explosive gases ; keep sparks, flames and cigarettes away.
Provide adequate ventilation when charging.*
 - *The battery contains sulfuric acid (electrolyte). Contact with skin or eyes may cause severe burns.
Wear protective clothing and a face shield.*
 - *Electrolyte is poisonous.
If swallowed, drink large quantities of water or milk and follow with milk of magnesia or vegetable oil and call a physician.*
-

WARNING

- *Inhaled asbestos fibers have been found to cause respiratory disease and cancer. Never use an air hose or dry brush to clean brake assemblies.*
-

CAUTION

- *Used engine oil may cause skin cancer if repeatedly left in contact with the skin for prolonged periods. Although this is unlikely unless you handle used oil on a daily basis, it is still advisable to thoroughly wash your hands with soap and water as soon as possible after handling used oil.*
-

NOTE

- *If the vehicle is to be stored for more than one month, drain the float bowls. Fuel left in the float bowls will cause clogged jets resulting in hard starting and poor driveability.*
-

MESURES DE SECURITE

ATTENTION

Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner le moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel.

ATTENTION

L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Travailler dans un endroit bien ventilé avec le moteur arrêté. Ne pas fumer ni laisser de flammes ou étincelles dans la zone de travail ou là où l'essence est stockée.

ATTENTION

- La batterie dégage des gaz explosifs. Ne pas autoriser d'étincelles, flammes ou cigarettes à proximité.
Lors de la charge, s'assurer que l'aération est suffisante.
- La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte). Un contact avec la peau ou les yeux peut provoquer de graves brûlures.
Porter des vêtements protecteurs et un masque.
- L'électrolyte est un poison.
— En cas d'absorption, boire de grandes quantités d'eau ou de lait. Absorber ensuite du lait de magnésie ou de l'huile végétale et appeler un médecin.

ATTENTION

Les fibres d'amiante inhalées peuvent être la cause d'un problème respiratoire ou d'un cancer.
Ne jamais utiliser un flexible à air ou une brosse sèche pour nettoyer les ensembles de frein ou d'embrayage.

PRECAUTION

L'huile moteur usée peut causer un cancer de la peau en cas de contact répété avec la peau pendant longtemps. Bien que cela soit improbable à moins de manipuler quotidiennement de l'huile usée, il est tout de même conseillé de bien se laver les mains avec du savon et de l'eau dès que possible après avoir manipulé de l'huile usée.

NOTE

- Si le véhicule doit être remis pendant plus d'un mois, vidanger les cuves à niveau constant. L'essence restant dans les cuves à niveau constant peut boucher les gicleurs ce qui entraînera un démarrage difficile et une mauvaise maniabilité de la machine.

ALLGEMEINE SICHERHEIT

WARNUNG

Wenn Arbeiten bei laufendem Motor durchgeführt werden müssen, sichergehen, daß ausreichende Belüftung vorhanden ist. Niemals den Motor in einem geschlossenen Raum laufen lassen. Die Auspuffgase enthalten giftiges Kohlenmonoxid, das Bewußtlosigkeit und Tod verursachen kann.

WARNUNG

Benzin ist äußerst entflammbar und unter bestimmten Bedingungen explosiv. An einem gut belüfteten Ort arbeiten und Wartungsarbeiten möglichst bei abgestelltem Motor ausführen. Am Arbeitsplatz sowie an einem Ort, an dem Benzin gelagert ist, nicht rauchen und Flammen oder Funken fernhalten.

WARNUNG

- Die Batterie gibt explosive Gase ab; Funken, Flammen und Zigaretten daher unbedingt fernhalten.
Beim Aufladen für ausreichende Belüftung sorgen.
- Die Batterie enthält Schwefelsäure (Elektrolyt), die bei Kontakt mit Haut oder Augen schwere Verbrennungen hervorrufen kann.
Schutzbekleidung und eine Arbeitsmaske tragen.
- Elektrolyt ist giftig.
— Falls Elektrolyt versehentlich verschluckt wurde, sofort eine große Menge Wasser oder Milch trinken, danach Magnesiamilch oder Pflanzenöl einnehmen und unverzüglich ärztliche Behandlung aufsuchen.

WARNUNG

Wenn Asbestfasern eingeatmet werden, kann dies Krankheiten der Atemwege und Krebs verursachen. Bremsen und Kupplung auf keinen Fall mit Druckluft oder einer trockenen Bürste reinigen.

VORSICHT

Gebrauchtes Motoröl kann Hautkrebs verursachen, wenn es längere Zeit mit der Haut in Kontakt bleibt. Obwohl dies nur bei täglichem Umgang mit gebrauchtem Öl eine Gefahr darstellt, empfiehlt es sich, sich nach jedem Umgang mit gebrauchtem Öl die Hände gründlich mit Seife zu waschen.

ZUR BEACHTUNG

- Wenn das Motorrad länger als einen Monat nicht gefahren werden soll, Restbenzin aus den Schwimmerkammern ablassen. In den Schwimmerkammern verbleibender Kraftstoff kann eine Verstopfung der Düsen verursachen, wodurch das Anlassen des Motors erschwert und das Ansprechen beeinträchtigt wird.

SPECIFICATIONS

ITEM				SPECIFICATIONS	
DIMENSIONS	Overall length			2,130 mm (83.9 in)	
	Overall width			685 mm (27.0 in)	
	Overall height			1,110 mm (43.7 in)	
	Wheelbase			1,410 mm (55.5 in)	
	Ground clearance			140 mm (5.5 in)	
	Dry weight			186 kg (410 lb)	
	Curb weight			205 kg (452 lb)	
FRAME	Type			Diamond, rectangular section steel tube	
	Front suspension, travel			Telescopic fork, 130 mm (5.1 in)	
	Rear suspension, travel			Swing arm/Shock absorber, 110 mm (4.3 in)	
	Front suspension air pressure			0—40 kPa (0—0.4 kg/cm ² , 0—6 psi)	
	Vehicle capacity load			175 kg (385 lb)	
	Front tire size			110/80 V17—V240, Tubeless	
	Rear tire size			130/80 V17—V240, Tubeless	
	Cold tire pressures	Driver only	Front	250 kPa (2.50 kg/cm ² , 36 psi)	
			Rear	290 kPa (2.90 kg/cm ² , 42 psi)	
		Driver and one passenger	Front	250 kPa (2.50 kg/cm ² , 36 psi)	
			Rear	290 kPa (2.90 kg/cm ² , 42 psi)	
Fuel capacity			16.5 liters (4.4 US gal, 3.6 Imp gal)		
Fuel reserve capacity			3 liters (0.8 US gal, 0.7 Imp gal)		
Caster angle			26°		
Trail			104 mm (4.1 in)		
Fork leg oil capacity			Right: 361 cm ³ (12.2 US oz, 12.7 Imp oz) Left: 371 cm ³ (12.5 US oz, 13.0 Imp oz)		
ENGINE	Type			Water coole 4 stroke, DOHC 16-valve	
	Cylinder arrangement			30° from the vertical	
	Bore and stroke			63.0 x 48.0 mm (2.48 x 1.89 in)	
	Displacement			598 cm ³ (36.5 cu in)	
	Compression ratio			11.3 : 1	
	Valve train			Chain driven DOHC, 4 valves per cylinder	
	Oil capacity			4.0 liters (4.23 US qt, 3.52 Imp qt) after disassembly 3.0 liters (3.17 US qt, 2.64 Imp qt) after draining 3.4 liters (3.59 US qt, 2.99 Imp qt) at oil and oil filter change	
	Coolant capacity			2.0 liters (2.11 US qt, 1.76 Imp qt)	
	Lubrication system			Forced pressure and wet sump	
	Air filtration			Paper filter	
	Cylinder compression			1176±196 kPa (13.0±2.0 kg/cm ² , 185±28 psi)	
	Intake valve			OPens	7° (BTDC)
				Closes	37° (ABDC)
	Exhaust valve			Opens	38° (BBDC) at 1 mm lift
				Closes	8° (ATDC)
	Valve clearance			(Cold)	IN: 0.16 mm (0.006 in)
	(at between camshaft and rocker arm)				EX: 0.20 mm (0.008 in)
	Engine weight			(Dry)	63 kg (138.9 lb)
	Idle speed				1200±100 min ⁻¹ (rpm)
					1300±50 min ⁻¹ (rpm) : SW

ITEM		SPECIFICATIONS	
CARBURETION	Carburetor type/throttle bore	CV-L4/32.5 mm (1.28 in)	
	Identification number	VG26A <u>A</u> : ED,E,F,IT,SA,SD,N,SP VG26A <u>N</u> : GI VG26B : GII VG26C : SW	
	Pilot screw initial setting	2-1/4 turns out : GI,GII 2-1/2 turns out : ED,E,F,IT,SA,SD,N,SP 1-1/2 turns out : SW	
	Float level	9 mm (0.3 in)	
DRIVE TRAIN	Clutch	Wet, multi-plate with coil spring	
	Transmission	6-speed constant-mesh	
	Primary reduction	1.775 (71/40)	
	Final reduction	2.867 (43/15)	
	Gear ratios 1st	3.230 (42/13)	
	2nd	2.235 (38/17)	
	3rd	1.800 (36/20)	
	4th	1.500 (33/22)	
ELECTRICAL	5th	1.272 (28/22)	
	6th	1.130 (26/23)	
	Gearshift pattern	Left foot operated return system 1-N-2-3-4-5-6	
	Ignition	Full transistor ignition	
	Ignition timing "F" mark	14.5° BTDC at idle 4.5° BTDC at idle : SW	
	Starting system	Starting motor	
	Alternator	0.315 KW at 5,000 min ⁻¹ (rpm)	
	Battery capacity	12V-8AH	
ELECTRICAL	Spark plugs	NGK	ND
		DPR9EA-9	X27EPR-U9
	Spark plug gap	0.8-0.9 mm (0.03-0.04 in)	
	Firing order	1-2-4-3	
	Fuse/main fuse	10A x 6, 15A/30A	
LIGHT	Headlight (high/low beam)	12V 60/55W	
	Stop/taillight	12V 21/5W x 2	
	Position light	12V 4W	
	Turn signal light	12V 21W x 4	
	Instrument light	12V 1.7W x 4	
	Oil pressure warning indicator	12V 3.4W	
	Neutral indicator	12V 3.4W	
	Turn signal indicators	12V 3.4W x 2	
	High beam indicator	12V 3.4W	
	Side stand indicator	12V 1.7W	
	License light	12V 5W	

CARACTERISTIQUES

DESCRIPTION			CARACTERISTIQUES	
DIMENSIONS	Longueur hors-tout		2.130 mm	
	Largeur hors-tout		685 mm	
	Hauteur hors-tout		1.110 mm	
	Empattement		1.410 mm	
	Garde au sol		140 mm	
	Poids à sec		186 kg	
	Poids en ordre de marche		205 kg	
PARTIE CYCLE	Type		Simple berceau interrompu en tubes d'acier à section rectangulaire	
	Suspension avant, débattement		Fourche télescopique, 130 mm	
	Suspension arrière, débattement		Bras oscillant/amortisseur, 110 mm	
	Pression d'air de la suspension avant		0—40 kPa (0—0,4 kg/cm²)	
	Poids total autorisé en charge		175 kg	
	Dimensions de pneu avant		110/80 V17-V240, Tubeless	
	Dimensions de pneu arrière		130/80 V17-V240, Tubeless	
	Pression de gonflage des pneus	En solo	Avant	250 kPa (2,50 kg/cm²)
			Arrière	290 kPa (2,90 kg/cm²)
		En duo	Avant	250 kPa (2,50 kg/cm²)
			Arrière	290 kPa (2,90 kg/cm²)
Contenance en essence		16,5 litres		
Capacité de réserve d'essence		3 litres		
Angle de chasse		26°		
Longueur de chasse		104 mm		
Contenance en huile de la fourche		Patte droite : 361 cm³		
		Patte gauche : 371 cm³		
MOTEUR	Type		4 temps refroidi par eau à ACT double, 16 soupapes	
	Disposition des cylindres		Inclinés à 30° par rapport à la verticale	
	Alésage et course		63,0 x 48,0 mm	
	Cylindrée		598 cm³	
	Rapport volumétrique		11,3 : 1	
	Commande des soupapes		ACT double entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre	
	Contenance en huile		4,0 litres après démontage	
			3,0 litres après vidange	
			3,4 litres au remplacement d'huile et du filtre à huile	
	Contenance en liquide de refroidissement		2,0 litres	
	Système de graissage		Circulation forcée sous pression et carter humide	
	Filtrage d'air		Filtre papier	
	Compression de cylindre		1.176 ± 196 kPa (13,0 ± 2,0 kg/cm²)	
	Soupape d'admission	Ouverture	7° (avant le PMH)	à une levée de 1 mm
		Fermeture	37° (après le PMB)	
	Soupape d'échappement	Ouverture	38° (avant le PMB)	
		Fermeture	8° (après le PMH)	
	Jeu aux soupapes (entre l'arbre à cames et le culbuteur)		ADM : 0,16 mm	
	Poids du moteur (à sec)		ECH : 0,20 mm	
	Régime de ralenti		63 kg	
			1.200 ± 100 min ⁻¹ (tr/mn)	
		1.300 ± 100 min ⁻¹ (tr/mn) : SW		

	DESCRIPTION	CARACTERISTIQUES
CARBURATION	Type de carburateur/diamètre de passage des gaz Numéro d'identification	CV-L4/32,5 mm VG26A A : ED,E,F,IT,SA,SD,N,SP VG26A N : GI VG26B : GII VG26C : SW
	Réglage initial de la vis de richesse	2-1/4 tours en arrière : GI, GII 2-1/2 tours en arrière : ED,E,F,IT,SA,SD,N,SP 1-1/2 tours en arrière : SW
TRANSMISSION	Hauteur de flotteur	9 mm
	Embrayage Boîte de vitesses Démultiplication primaire Démultiplication finale Rapports de boîte Première Seconde Troisième Quatrième Cinquième Sixième	Humide, multidisque avec ressort hélicoïdal 6 rapports en prise constante 1,775 (71/40) 2,867 (43/15) 3,230 (42/13) 2,235 (38/17) 1,800 (36/20) 1,500 (33/22) 1,272 (28/22) 1,130 (26/23)
ELECTRICITE	Ordre de passage des rapports	Système à rappel commandé au pied gauche, 1-PM-2-3-4-5-6
	Allumage Repère "F" d'avance à l'allumage Système de démarrage Alternateur Capacité de batterie Bougies d'allumage	Allumage entièrement transistorisé 14,5° avant le PMH au ralenti 4,5° avant le PMH au ralenti : SW Démarreur électrique 0,315 kW à 5.000 min ⁻¹ (tr/mn) 12 V—8 Ah
		NGK DPR9EA—9
		ND X27EPR—U9
	Ecartement des électrodes Ordre d'allumage Fusible/fusible principal	0,8—0,9 mm 1-2-4-3 10A x 6, 15A/30A
	Phare (feu de route/code) Feu arrière/stop Feu de position Clignotant Eclairage d'instruments de bord Témoin de pression d'huile Témoin de point-mort Témoins de clignotant Témoin de feu de route Témoin de béquille latérale Eclairage de plaque d'immatriculation	12V 60/55W 12V 21/5W x 2 12V 4W 12V 21W x 4 12V 1,7W x 4 12V 3,4W 12V 3,4W 12V 3,4W x 2 12V 3,4W 12V 1,7W 12V 5W

TECHNISCHE DATEN

GEGENSTAND		ANGABEN
ABMESSUNGEN	Gesamtlänge	2 130 mm
	Gesamtbreite	685 mm
	Gesamthöhe	1 110 mm
	Radstand	1 410 mm
	Bodenfreiheit	140 mm
	Leergewicht	186 kg
	Gewicht fahrfertig, mit vollem Tank	205 kg
RAHMEN	Bauart	Diamant, rechteckiges Stahlrohr
	Vorderradaufhängung, Hub	Teleskopgabel, 130 mm
	Hinterradaufhängung, Hub	Schwinge/Stoßdämpfer, 110 mm
	Vorderradaufhängungs-Luftdruck	0 – 40 kPa (0 – 0,4 kg/cm ²)
	Zuladung	175 kg
	Vorderradreifengröße	110:80 V17 – V240, schlauchlos
	Hinterradreifengröße	130:80 V17 – V240, schlauchlos
	Reifendruck bei kaltem Reifen	nur Fahrer Vorne 250 kPa (2,50 kg/cm ²) Hinten 290 kPa (2,90 kg/cm ²)
		Fahrer und Sozius Vorne 250 kPa (2,50 kg/cm ²) Hinten 290 kPa (2,90 kg/cm ²)
	Kraftstofftank-Fassungsvermögen	16,5 Liter
MOTOR	Kraftstoffreserve	3 Liter
	Nachlaufwinkel	26°
	Nachlauf	104 mm
	Gabelholm-Ölfüllmenge	Rechts: 361 cm ³ Links: 371 cm ³
	Bauart	Wassergekühlter 4-Taktmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, 16 Ventile
	Zylinderanordnung	Um 30° aus der Vertikalen geneigt
	Bohrung x Hub	63,0 x 48,0 mm
	Hubraum	598 cm ³
	Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
	Ventiltrieb	Zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, 4 Ventile je Zylinder
	Ölfüllmenge	4,0 Liter bei Montage 3,0 Liter nach Ablassen 3,4 Liter bei Ölfilter- und Ölwechsel
	Kühlmittel-Füllmenge	2,0 Liter
	Schmiersystem	Ölsumpf-Druckschmierung
	Luftfilter	Papierfilter
	Zylinderkompression	1 176 ± 96 kPa (13,0 ± 2,0 kg/cm ²)
	Einlaßventil	7° (vor o. T.)
		37° (nach u. T.)
	Auslaßventil	38° (vor u. T.)
		8° (nach o. T.)
	Ventilspiel (zwischen Nockenwelle und Kipphebel)	Einlaß 0,16 mm Auslaß 0,20 mm
	Motorgewicht	63 kg
	Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 min ⁻¹ (U/min) 1 300 ± 100 min ⁻¹ (U/min)

GEGENSTAND		ANGABEN
VERGASER	Vergasertyp/Drosselbohrung Kennnummer	CV-I 4:32,5 mm VG26A A ED, E, F, IT, SA, DS, N, SP VG26 N : GI VG26B : GII VG26C : SW
	Gemischregulierschrauben-Anfangsöffnung	2 1/4 Umdrehungen heraus GI, GII 2-1/2 Umdrehungen heraus ED, E, F, IT, SA, SD, N, SP 1 1/2 Umdrehungen heraus SW
KRAFTÜBER- TRAGUNG	Schwerpunkt	9 mm
	Kupplung Getriebe Primäruntersetzung Enduntersetzung Gangabstufung 1 Gang 2 Gang 3 Gang 4 Gang 5 Gang 6 Gang Gangschaltsystem	Mehrscheiben-Ölbadekupplung mit Schraubenfeder 6-Gang-Getriebe mit Dauerringriff 1,775 (71/40) 2,86 / (43/15) 3,230 (42/13) 2,235 (38/17) 1,800 (36/20) 1,500 (33/22) 1,272 (28/22) 1,130 (26/23) Durch linken Fuß betätigter Schalthebel mit Rückführung, 1-N-2-3-4-5-6
ELEKTRISCHE ANLAGE	Zündung Zündzeitpunkt "F"-Marke Anlaßsystem Lichtmaschine Batteriekapazität Zündkerzen	Volltransistorisiert 14,5° vor o T m Leerlauf 4,5° vor o T bei Leerlaufdrehzahl SW Anlassermotor 12 V, 8 Ah 0 000 min (U/min)
	Elektrodenabstand Zündfolge Sicherung/Hauptsicherung	NGK DPR9FA-9 ND X27EPR 09 0,8 - 0,9 mm 1-2-4-3 10 A x 6, 15 A/30 A
LAMPEN	Scheinwerfer (Fernlicht/Abblendlicht) Brems-/Schlußlicht Begrenzungsleuchte Blinkleuchte Instrumentenbeleuchtung Öldruckwarnleuchte Leerlaufanzeige Blinkeranzeigen Fernlichtanzeige Seitenstanderanzeige Kennzeichenleuchte	12V, 60/55W 12V, 21W/5W x 2 12V, 4W 12V, 21W x 4 12V, 1,7W x 4 12V, 3,4W 12V, 3,4W 12V, 3,4W x 2 12V, 3,4W 12V, 1,7W 12V, 5W

TORQUE VALUES

FRAME

ITEM	Q'TY	THREAD DIA. (mm)	TORQUE : N·m (kg-m, ft-lb)
Side stand bolt	1	10	10 (1.0, 7)
Side stand lock nut	1	10	30 (3.0, 22)
Thermostatic switch	1	16	18 (1.8, 13)
Brake hose bolt	7	10	35 (3.5, 25)

SERVICE DATA

FUEL SYSTEM

Throttle valve dia.	32.5 mm (1.28 in)
Identification No.	VG26A <u>A</u> : E, F, IT, SA, SD, N, SP, ED VG26A <u>N</u> : GI VG26B : GII VG26C : SW
Slow jet	#38
Main jet	#108
Float level	9 mm (0.4 in)
Idle speed	1,200 ± 100 min ⁻¹ (rpm) 1,300 ± 50 min ⁻¹ (rpm) : SW
Pilot screw initial opening	2-1/4 turns out : GI, GII, SW 2-1/2 turns out : E, F, ED, IT, SA, SD, N, SP

CYLINDER HEAD/VALVE

Camshaft	Cam lobe height	IN	31.464–31.624 mm (1.2387–1.2450 in)	31.41 mm (1.237 in)
		EX	31.494–31.654 mm (1.2399–1.2462 in)	31.44 mm (1.238 in)

COUPLES DE SERRAGE

PARTIE CYCLE

DESCRIPTION	QTE	DIAMETRE DE FILETAGE (mm)	COUPLE DE SERRAGE: N·m (kg·m)
Boulon de bécille latérale	1	10	10 (1,0)
Contre-écrou de bécille latérale	1	10	30 (3,0)
Contacteur thermostatique	1	16	18 (1,8)
Boulon de durite de frein	7	10	35 (3,5)

DONNEES D'ENTRETIEN

CIRCUIT D'ALIMENTATION

Diamètre de passage des gaz	32,5 mm
N° d'identification	VG26A \overline{A} : E, F, IT, SA, SD, N, SP VG26A \overline{N} : GI VG26B : GII VG26C : SW
Gicleur de ralenti	N° 38
Gicleur principal	N° 108
Hauteur de flotteur	9 mm
Régime de ralenti	1.200 \pm 100 min ⁻¹ (tr/mn) 1.300 \pm 100 min ⁻¹ (tr/mn): SW
Ouverture initiale de la vis de richesse	2-1/4 tours en arrière: GI, GII, SW 2-1/2 tours en arrière: ED, E, F, IT, SA, SD, N, SP

CULASSE/SOUPAPE

Arbre à cames	Hauteur de bossage de came	ADM	31,464—31,624 mm	31,41 mm
		ECH	31,494—31,654 mm	31,44 mm

ANZUGSWERTE

RAHMEN

GEGENSTAND	ANZ.	GEWINDEDURCHM. (mm)	ANZUGSMOMENT N•m (kg m)
Seitenstanderschraube	1	10	10 (1,0)
Seitenständergegenmutter	1	10	30 (3,0)
Thermostatschalter	1	16	18 (1,8)
Bremsschlauchschrabe	7	10	35 (3,5)

WARTUNGSDATEN

KRAFTSTOFFSYSTEM

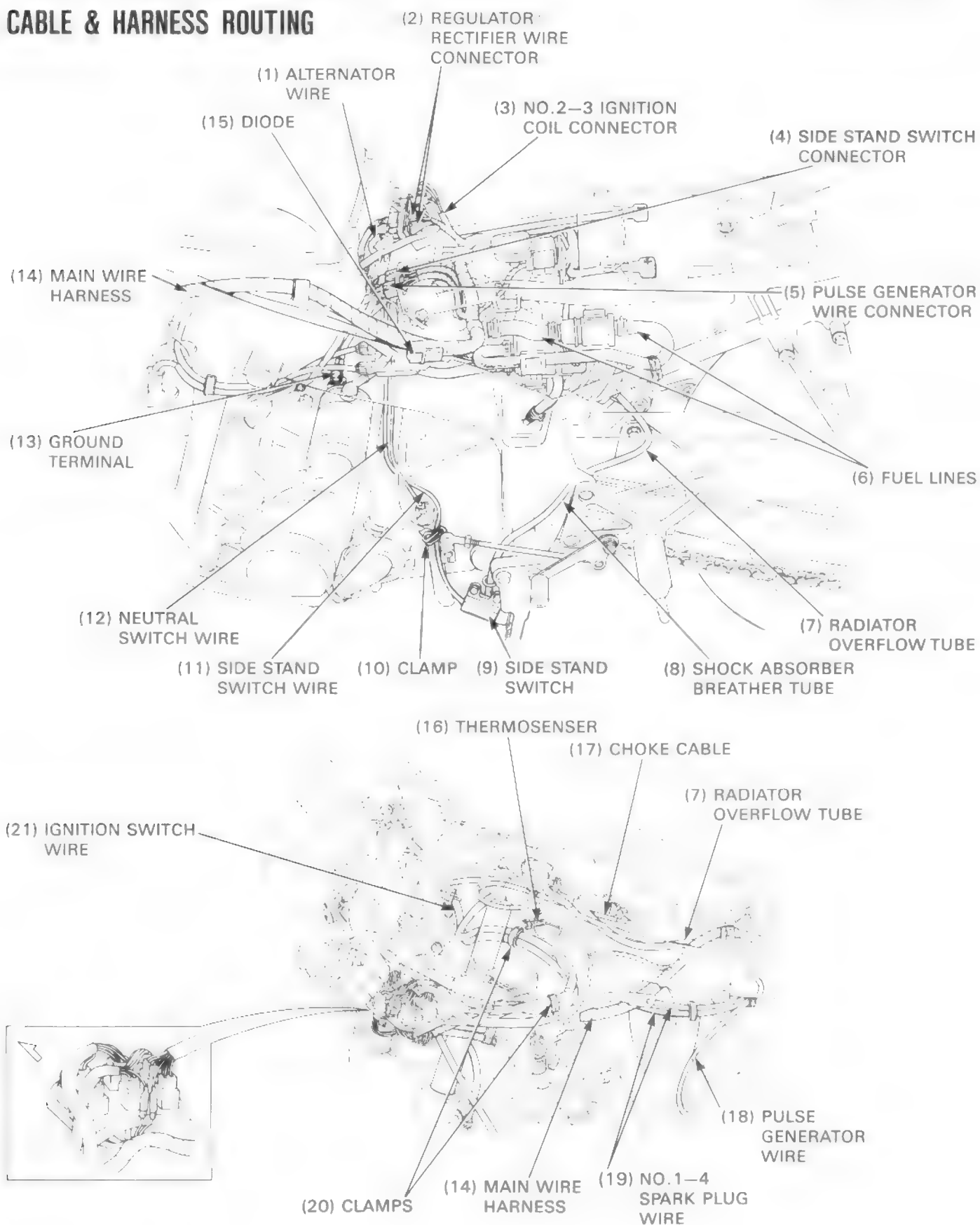
Drosselventildurchmesser	32,5 mm
Kenn-Nr	VG26A <input type="checkbox"/> : E, F, IT, SA, SD, N, SP VG26A <input type="checkbox"/> : GI VG26B : GII VG26C : SW
Leerlaufduse	Nr. 38
Hauptduse	Nr. 108
Schwimmerhöhe	9 mm
Leerlaufdrehzahl	1 200 ± 100 min ⁻¹ (U/min) 1 300 ± 100 min ⁻¹ (U/min): SW
Gemischregulierschrauben-Anfangsöffnung	2-1/4 Umdrehungen heraus: GI, GII, SW 2-1/2 Umdrehungen heraus: ED, E, F, IT, SA, SD, N, SP

ZYLINDERKOPF/VENTIL

Nockenwelle	Nockenbuckelhöhe	EIN	31,464—31,624 mm	31,41 mm
		AUS	31,494—31,654 mm	31,44 mm

MEMO

CABLE & HARNESS ROUTING

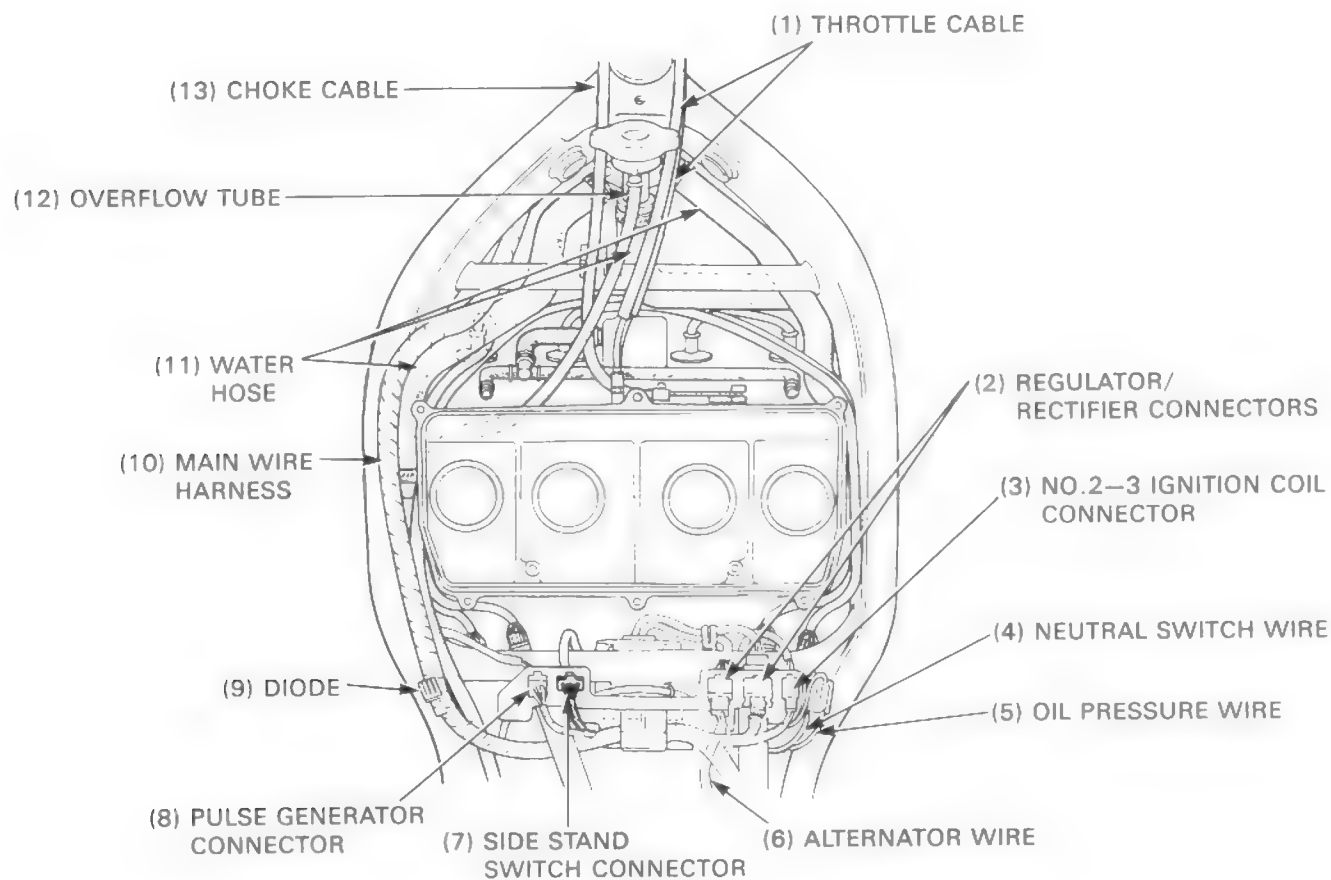


CHEMINEMENT DES CABLES ET FAISCEAUX

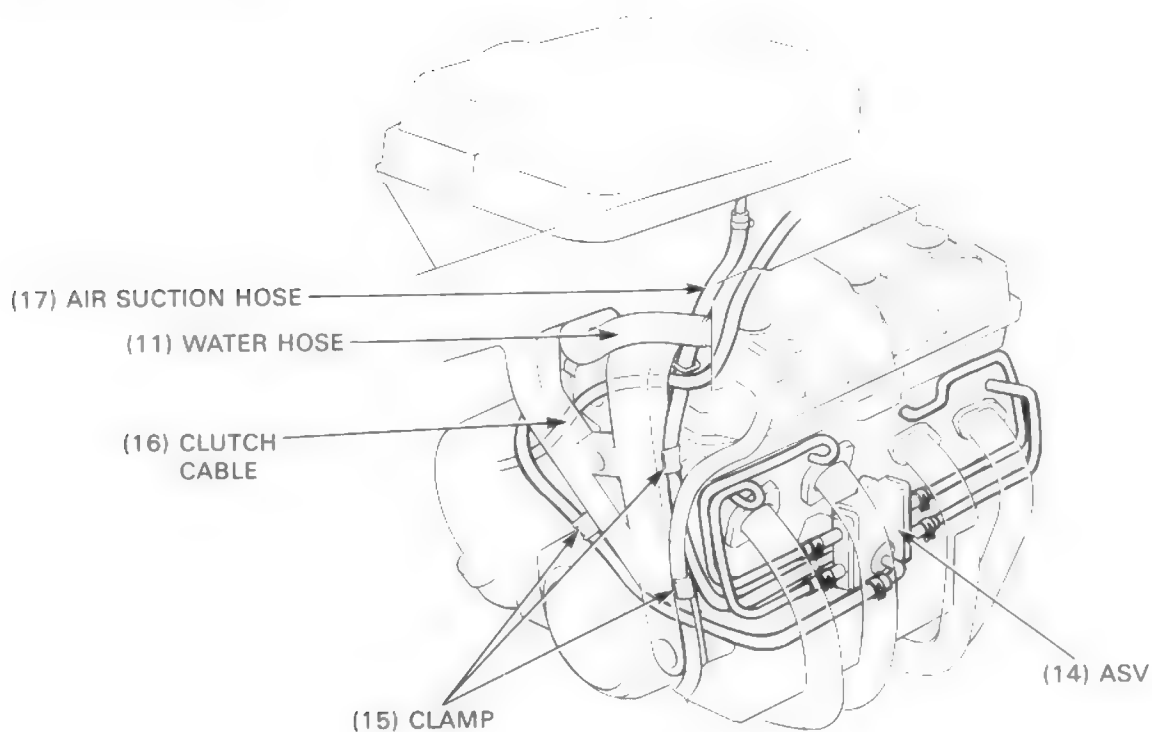
- (1) FIL D'ALTERNATEUR
- (2) CONNECTEUR DE FIL DE
REGULATEUR/REDRESSEUR
- (3) CONNECTEUR DE BOBINE D'ALLUMAGE N° 2—3
- (4) CONNECTEUR DE CONTACTEUR DE BEQUILLE
LATERALE
- (5) CONNECTEUR DE FIL DE GENERATEUR
D'IMPULSIONS
- (6) CANALISATIONS DE CARBURANT
- (7) TUYAU DE TROP-PLEIN DE RADIATEUR
- (8) TUYAU RENIFLARD D'AMORTISSEUR
- (9) CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE
- (10) COLLIER
- (11) FIL DE CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE
- (12) FIL DE CONTACTEUR DE POINT-MORT
- (13) BORNE DE MASSE
- (14) FAISCEAU DE FILS PRINCIPAL
- (15) DIODE
- (16) SONDE DE TEMPERATURE
- (17) CABLE DE STARTER
- (18) FIL DE GENERATEUR D'IMPULSIONS
- (19) FIL DE BOUGIE D'ALLUMAGE N° 1—4
- (20) COLLIERS
- (21) FIL DE CONTACTEUR D'ALLUMAGE

KABEL- UND SEILZUGFÜHRUNG

- (1) LICHTMASCHINENKABEL
- (2) REGLER/GLEICHRICHTERKABEL-STECKVERBINDUNG
- (3) STECKVERBINDUNG VON ZÜNDSPULE Nr. 2—3
- (4) SEITENSTÄNDERSCHALTER-STECKVERBINDUNG
- (5) IMPULSGEBERKABEL-STECKVERBINDUNG
- (6) KRAFTSTOFFLEITUNGEN
- (7) KÜHLERÜBERLAUFSCHLAUCH
- (8) STOSSDÄMPFER-ENTLÜFTUNGSSCHLAUCH
- (9) SEITENSTÄNDERSCHALTER
- (10) SCHELLE
- (11) SEITENSTÄNDERSCHALTERKABEL
- (12) LEERLAUFSCHALTERKABEL
- (13) MASSEKLEMME
- (14) HAUPTKABELBAUM
- (15) DIODE
- (16) TEMPERATURSENSOR
- (17) CHOKESEILZUG
- (18) IMPULSGEBERKABEL
- (19) ZÜNDKERZENKABEL Nr. 1—4
- (20) SCHELLEN
- (21) ZÜNDSCHALTERKABEL



SW MODEL ONLY:



- (1) CABLE DES GAZ
- (2) CONNECTEURS DE REGULATEUR/REDRESSEUR
- (3) CONNECTEUR DE BOBINE D'ALLUMAGE N° 2—3
- (4) FIL DE CONTACTEUR DE POINT-MORT
- (5) FIL DE MANOMETRE D'HUILE
- (6) FIL D'ALTERNATEUR
- (7) CONNECTEUR DE CONTACTEUR DE BEQUILLE
LATERALE
- (8) CONNECTEUR DE GENERATEUR D'IMPULSIONS
- (9) DIODE
- (10) FAISCEAU DE FILS PRINCIPAL
- (11) DURITE D'EAU
- (12) TUYAU DE TROP-PLEIN
- (13) CABLE DE STARTER

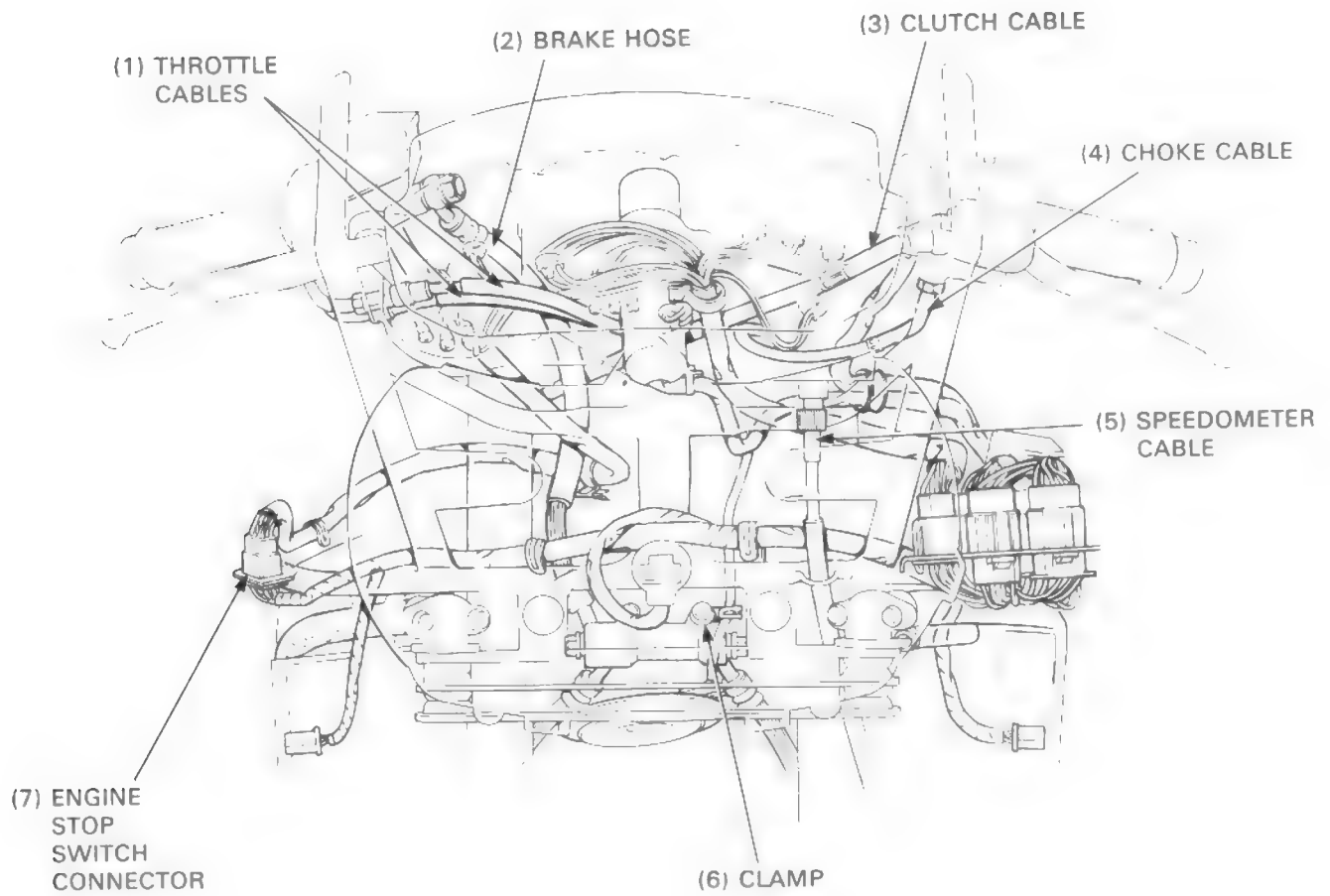
MODELE SW SEULEMENT:

- (14) ASV
- (15) COLLIER
- (16) CABLE D'EMBRAYAGE
- (17) DURITE D'ADMISSION D'AIR

- (1) GASSEILZUG
- (2) REGLER/GLEICHRICHTER-STECKVERBINDUNG
- (3) STECKVERBINDUNG VON ZUNDSPULE Nr. 2—3
- (4) LEERLAUFSCHALTERKABEL
- (5) ÖLDRUCKSCHALTERKABEL
- (6) LICHTMASCHINENKABEL
- (7) SEITENSTÄNDERSCHALTER-STECKVERBINDUNG
- (8) IMPULSGEBERKABEL-STECKVERBINDUNG
- (9) DIODE
- (10) HAUPTKABELBAUM
- (11) WASSERSCHLAUCH
- (12) ÜBERLAUFSCHLAUCH
- (13) CHOKE-SEILZUG

NUR MODELL FÜR DIE SCHWEIZ:

- (14) ASV
- (15) SCHELLE
- (16) KUPPLUNGSSEILZUG
- (17) LUFTANSAUGSCHLAUCH



- (1) CABLES DES GAZ
- (2) DURITE DE FREIN
- (3) CABLE D'EMBRAYAGE
- (4) CABLE DE STARTER
- (5) CABLE DE COMPTEUR DE VITESSE
- (6) COLLIER
- (7) CONNECTEUR DE CONTACTEUR D'ARRET DU MOTEUR

- (1) GASSEILZÜGE
- (2) BREMSSCHLAUCH
- (3) KÜPPLUNGSSEILZUG
- (4) CHOKE-SEILZUG
- (5) TACHOMETERWELLE
- (6) SCHELLE
- (7) MOTORABSTELLSCHALTER-STECKVERBINDUNG

EMISSION CONTROL SYSTEM (SW MODEL ONLY)

SOURCE OF EMISSIONS

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because, under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but it is toxic.

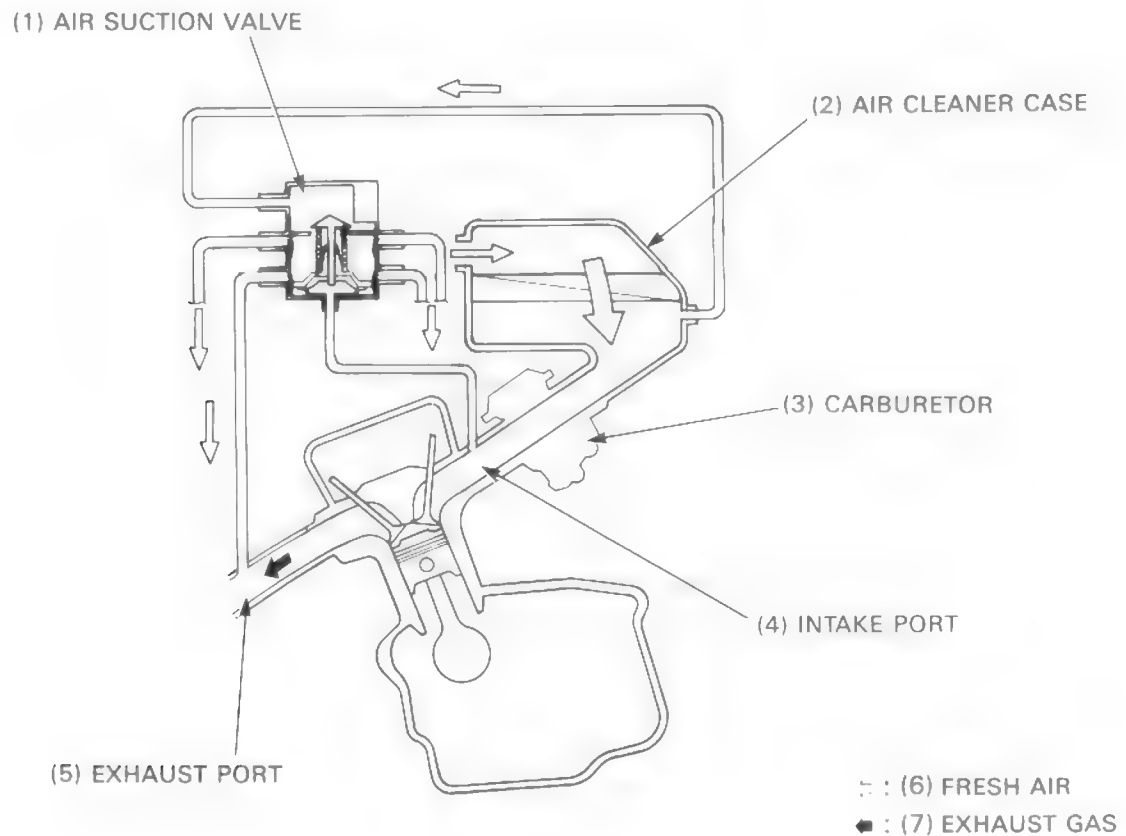
Honda Motor Co., Ltd. utilizes lean carburetor settings as well as other systems, to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

EXHAUST EMISSION CONTROL SYSTEM (SECONDARY AIR SUPPLY SYSTEM)

The exhaust emission control system consists of a secondary air supply system which introduces filtered air into the exhaust gases in the exhaust port. Fresh air is drawn into the exhaust port whenever there is a negative pressure pulse in the exhaust system. This charge of fresh air promotes burning of the unburned exhaust gases and changes a considerable amount of hydrocarbons and carbon monoxide into relatively harmless carbon dioxide and water.

The reed valve prevents reverse air flow through the system. The air suction valve reacts to high intake manifold vacuum and will cut off the supply of fresh air during engine deceleration, thereby preventing afterburn in the exhaust system.

No adjustments to the secondary air supply system should be made, although periodic inspection of the components is recommended.



SYSTEME ANTI-POLLUTION (MODELE SW SEULEMENT)

SOURCE DES EMISSIONS GAZEUSES

La combustion du carburant s'accompagne d'un dégagement de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures. Il est très important de contrôler les hydrocarbures puisque, dans certaines conditions, ils réagissent à la lumière du soleil et forment un brouillard photochimique. Le monoxyde de carbone ne réagit pas de la même manière, mais il est toxique.

Honda utilise des réglages pauvres du carburateur et d'autres systèmes pour réduire le monoxyde de carbone et les hydrocarbures.

SYSTEME DE CONTROLE DES GAZ D'ECHAPPEMENT (SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE)

Le système de contrôle des gaz d'échappement consiste en un système d'alimentation en air secondaire qui injecte de l'air filtré dans les gaz d'échappement à la lumière d'échappement. L'air frais est aspiré dans la lumière d'échappement à chaque fois qu'il y a une impulsion de pression négative dans le système d'échappement. Cette charge d'air frais favorise la combustion des gaz d'échappement imbrûlés et transforme une quantité considérable d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone en gaz carbonique relativement inoffensif et en eau.

Un clapet à anches empêche le retour de l'air dans le circuit. La soupape de commande d'injection d'air réagit à une dépression élevée du collecteur d'admission et coupe l'alimentation en air frais durant la décélération du moteur, empêchant ainsi une postcombustion dans le système d'échappement.

Aucun réglage du système d'alimentation en air secondaire ne doit être effectué. Il est recommandé, toutefois, de contrôler périodiquement les pièces constitutives.

- (1) SOUPE D'ASPIRATION D'AIR
- (2) BOITIER DE FILTRE A AIR
- (3) CARBURATEUR
- (4) LUMIERE D'ADMISSION
- (5) LUMIERE D'ECHAPPEMENT
- (6) AIR FRAIS
- (7) GAZ D'ECHAPPEMENT

ABGASREINIGUNGSSYSTEM (NUR MODELL FÜR DIE SCHWEIZ)

SCHADSTOFFQUELLEN

Beim Verbrennungsprozeß werden Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffverbindungen erzeugt. Die Regelung von Kohlenwasserstoffverbindungen ist besonders wichtig, da sie unter bestimmten Bedingungen bei Sonneneinstrahlung in einer Umsetzung photochemischen Smog bilden. Kohlenmonoxid führt keine derartige Umsetzung aus, ist aber giftig.

Von Honda Motor Co., Ltd. werden Vergasereinstellungen auf mageres Gemisch sowie andere Systeme verwendet, um den Anteil von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffverbindungen im Abgas zu reduzieren.

ABGASREINIGUNGSSYSTEM (SEKUNDÄR-LUFTZUFUHRSYSTEM)

Das Abgasreinigungssystem besteht aus einem Sekundär-Luftzufuhrsystem, das den Abgasen im Auslaßkanal gefilterte Luft beimischt. Sobald ein negativer Druck in der Auspuffanlage herrscht, wird Frischluft in den Auslaßkanal gesaugt. Diese Beschickung mit Frischluft fördert die Verbrennung der unverbrannten Abgase, wobei eine beträchtliche Menge von Kohlenwasserstoffverbindungen und Kohlenmonoxid in relativ harmloses Kohlendioxid und Wasser umgesetzt wird.

Das Reed-Ventil verhindert eine Luftströmung durch das System in umgekehrter Richtung. Das Lufteinblasungs-Regelventil spricht auf einen hohen Unterdruck im Ansaugkrümmer an und schaltet die Zufuhr von Frischluft bei abnehmender Motordrehzahl ab, wodurch eine Nachverbrennung in der Auspuffanlage verhindert wird.

Am Sekundär-Luftzufuhrsystem sind keinerlei Einstellungen vorzunehmen, eine regelmäßige Inspektion der Bauteile wird jedoch angeraten.

- (1) LUFTEINBLASUNGS-REGELVENTIL
- (2) LUFTFILTERGEHAUSE
- (3) VERGASER
- (4) EINLASSKANAL
- (5) AUSLASSKANAL
- (6) FRISCHLUFT
- (7) DURCHBLASENDES GAS

MAINTENANCE SCHEDULE

Perform the PRE-RIDE INSPECTION in the Owner's Manual at each scheduled maintenance period.

I : Inspect and clean, Adjust, Lubricate, or Replace if necessary.

C: Clean R: Replace A: Adjust L: Lubricate

ITEM		FREQUENCY	WHICHEVER		ODOMETER READING (NOTE 1)							
			COMES FIRST ↓	x 1000 km	1	6	12	18	24	30	36	Refer to page
				x 1000 mi	0.6	4	8	12	16	20	24	
				EVERY	MONTHS		6	12	18	24	30	
*	FUEL LINE						I		I		I	3-4
*	THROTTLE OPERATION						I		I		I	3-4
*	CARBURETOR CHOKE						I		I		I	3-5
	AIR CLEANER		NOTE 2						R		R	3-5
	SPARK PLUG					I	R	I	R	I	R	3-6
*	VALVE CLEARANCE				I		I		I		I	3-6
	ENGINE OIL				R		R		R		R	2-4
	ENGINE OIL FILTER				R		R		R		R	2-4
*	CARBURETOR SYNCHRONIZATION						I		I		I	3-8
*	CARBURETOR IDLE SPEED				I	I	I	I	I	I	I	3-9
	RADIATOR COOLANT		NOTE 3				I		I		R	3-9
*	COOLING SYSTEM						I		I		I	3-9
*	SECONDARY AIR SUPPLY SYSTEM		NOTE 4				I		I		I	10
	DRIVE CHAIN			EVERY 600 mi (1,000 km) I, L								3-10
	BRAKE FLUID		NOTE 3			I	I	R	I	I	R	3-12
	BRAKE PAD WEAR					I	I	I	I	I	I	3-12
	BRAKE SYSTEM				I		I		I		I	3-13
*	BRAKE LIGHT SWITCH						I		I		I	3-13
*	HEADLIGHT AIM						I		I		I	3-13
	CLUTCH SYSTEM				I	I	I	I	I	I	I	3-14
	SIDE STAND						I		I		I	13
*	SUSPENSION						I		I		I	3-15
*	NUTS, BOLTS, FASTENERS				I		I		I		I	3-16
**	WHEELS/TIRES						I		I		I	3-16
**	STEERING HEAD BEARINGS				I		I		I		I	3-16

* : Should be serviced by an authorized Honda dealer, unless the owner has proper tools and service data and is mechanically qualified.

** : In the interest of safety, we recommend these items be serviced only by an authorized Honda dealer.

NOTES : 1. At higher odometer readings, repeat at the frequency interval established here.

2. Service more frequently when riding in unusually wet or dusty areas.

3. Replace every 2 years, or at indicated odometer interval, whichever comes first.
Replacement requires mechanical skill.

4. Switzerland type only.

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Effectuer les CONTROLES AVANT L'UTILISATION** décrits dans le Manuel du Conducteur à chaque révision.

I: Contrôler et nettoyer, régler, graisser ou remplacer si nécessaire.

C: Nettoyer R: Remplacer A: Régler L: Graisser

DESCRIPTION	FREQUENCE	DELAI LE PLUS COURT ↓	INDICATION DU TOTALISATEUR KILOMETRIQUE (NOTE 1)								Page de référence
			x 1.000 km	1	6	12	18	24	30	36	
			TOUS LES MOIS		6	12	18	24	30	36	
* CANALISATIONS D'ESSENCE						I		I		I	3-4
* FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE DES GAZ						I		I		I	3-4
* STARTER						I		I		I	3-5
FILTRE A AIR		NOTE 2					R			R	3-5
BOUGIE D'ALLUMAGE					I	R	I	R	I	R	3-6
* JEU AUX SOUPAPES				I		I		I		I	3-6
HUILE MOTEUR				R		R		R		R	2-4
FILTRE A HUILE DU MOTEUR				R		R		R		R	2-4
* SYNCHRONISATION DES CARBURATEURS						I		I		I	3-8
* REGIME DE RALENTI				I	I	I	I	I	I	I	3-9
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DE RADIATEUR		NOTE 3				I		I		R	3-9
* CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT						I		I		I	3-9
* SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE		NOTE 4				I		I		I	10
CHAÎNE SECONDAIRE				TOUS LES 1.000 km I, L							3-10
LIQUIDE DE FREIN		NOTE 3			I	I	R	I	I	R	3-12
USURE DES PLAQUETTES DE FREIN					I	I	I	I	I	I	3-12
SYSTEME DE FREINAGE				I		I		I		I	3-13
* CONTACTEUR DE FEU STOP						I		I		I	3-13
* REGLAGE DU PHARE						I		I		I	3-13
SYSTEME D'EMBRAYAGE				I	I	I	I	I	I	I	3-14
BEQUILLE LATÉRALE						I		I		I	13
* SUSPENSION						I		I		I	3-15
* ECROUS, BOULONS, FIXATIONS				I		I		I		I	3-16
** ROUES/PNEUS						I		I		I	3-16
** ROULEMENTS DE TUBE DE DIRECTION				I		I		I		I	3-16

*: Cet entretien doit être effectué par un concessionnaire officiel Honda à moins que l'utilisateur ne dispose des outils et données d'entretien appropriés et ne soit mécaniquement qualifié.

** : Par mesure de sécurité, il est recommandé que l'entretien de ces points soit exclusivement confié à un concessionnaire officiel Honda.

NOTES: 1. Pour des indications plus élevées du totalisateur kilométrique, répéter l'entretien aux intervalles fixés ci-dessus.

2. Augmenter la fréquence d'entretien en cas d'utilisation dans des régions particulièrement humides ou poussiéreuses.

3. Renouveler après le kilométrage indiqué et, au plus tard, tous les 2 ans.

Le remplacement demande une certaine compétence mécanique.

4. Type pour la Suisse seulement.

WARTUNGSPLAN

Die Überprüfung vor dem Fahren ist zu jedem vorgesehenen Wartungsintervall durchzuführen

I: Überprüfen und reinigen, einstellen, schmieren oder auswechseln, falls erforderlich

C: Reinigen R: Auswechseln A: Einstellen L: Schmieren

GEGENSTAND	HÄUFIGKEIT	WELCHES ZUERST EINTRIFFT	KILOMETERSTAND (HINWEIS 1)									Bezugs- seite
		↙	x 1 000 km	1	6	12	18	24	30	36		
		ALLE	MONATE		6	12	18	24	30	36		
* KRAFTSTOFFLEITUNG					I		I		I		3-4	
* DROSSELKLAPPEN BETÄTIGUNG					I		I		I		3-4	
* VERGASER-CHOKE					I		I		I		3-5	
LUFTFILTER		HINWEIS 2				R			R		3-5	
ZÜNDKERZEN				I		I		I	I		3-6	
* VENTILSPIEL				I		I		I		I	3-6	
MOTORÖL				R		R		R		R	2-4	
MOTORÖLFILTER				R		R		R		R	2-4	
* VERGASER-ABGLEICH								I		I	3-8	
* VERGASER-LEERLAUFDREHZAHL				I	I		I		I	I	3-9	
KÜHLMITTEL		HINWEIS 3				I		I		R	3-9	
* KÜHLSYSTEM						I				I	3-9	
* SEKUNDÄR-LUFTZUFUHRSYSTEM		HINWEIS 4				I		I		I	1	
ANTRIEBSKETTE					ALLE 1 000 km						3-10	
BREMSFLÜSSIGKEIT		HINWEIS 3			I		R	I	I	R	3-12	
BREMSEKLOTZVERSCHLEISS					I			I		I	3-12	
BREMSANLAGE				I		I				I	3-13	
* BREMSLICHTSCHALTER						I				I	3-13	
* SCHEINWERFEREINSTELLUNG						I		I		I	3-13	
KUPPLUNG				I	I	I	I	I	I	I	3-14	
SEITENSTÄNDER						I		I		I	13	
* RADAUFHANGUNG						I		I		I	3-15	
* MUTTERN, SCHRAUBEN, BEFESTIGUNGSTEILE				I		I		I		I	3-16	
** RÄDER/REIFEN						I					3-16	
** LENKKOPFLAGER				I				I		I	3-16	

*: Sollte von einem autorisierten Honda-Handler gewartet werden außer wenn der Besitzer über die geeigneten Werkzeuge verfügt und mechanisch qualifiziert ist

** Im Interesse der Sicherheit empfehlen wir, diese Teile nur von einem autorisierten Honda-Handler warten zu lassen.

HINWEISE: 1 Für höheren Kilometerstand die hier aufgestellten Häufigkeitsintervalle sinngemäß wiederholen

2 Häufiger reinigen, wenn in nasser oder staubiger Umgebung gefahren wird.

3 Alle 2 Jahre oder zum angegebenen Kilometerstand auswechseln, welches zuerst eintrifft. Das Auswechseln erfordert mechanische Geschicklichkeit

4 Nur Modell für die Schweiz

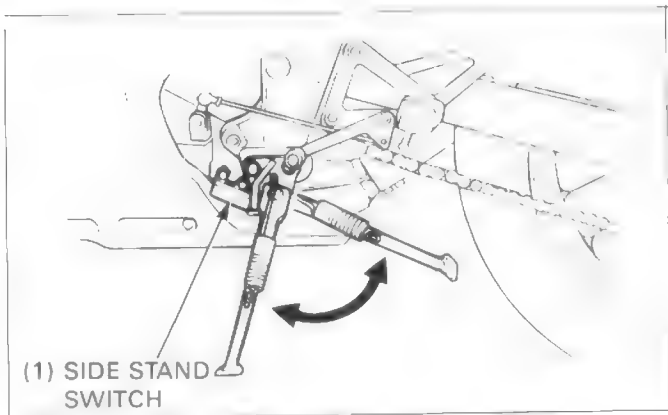
MEMO

SIDE STAND

Check the side stand ignition cut-off system:

- Sit astride the motorcycle and raise the side stand.
- Start the engine with the transmission in neutral, then shift the transmission into gear, with the clutch lever squeezed.
- Move the side stand full down.
- The engine should stop as the side stand is lowered.

If there is a problem with the system, check the side stand switch (page 13).



SECONDARY AIR SUPPLY SYSTEM (SW model only)

SYSTEM INSPECTION

Start the engine and warm it up to operating temperature. Stop the engine and remove the air cleaner element (page 3-5).

Check that the secondary air intake ports are clean and free of carbon deposits.

Check the reed valves in the secondary air passage if the ports are carbon fouled.

Disconnect the air cleaner-to-ASV hose from the air cleaner case.

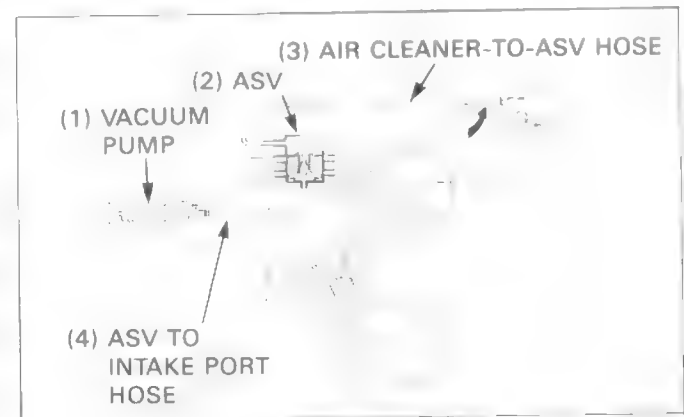
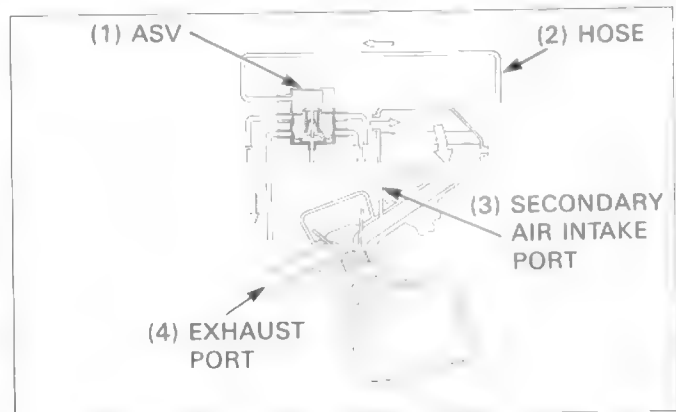
Remove the ASV-to-intake port hose and connect a vacuum pump to the hose.

Start the engine and open the throttle slightly to be certain that air is sucked in through the air cleaner-to-ASV hose.

If air is not drawn in, check the air cleaner-to ASV hose and ASV-to-intake port hose for clogging.

With the engine running, gradually apply vacuum to the ASV-to-intake port hose.

Check that the air intake port stops drawing air, and that the vacuum does not bleed.



SPECIFIED VACUUM: 350 mm (13.8 in) Hg

If air is still drawn in, or if the specified vacuum is not maintained, install a new ASV.

If afterburn occurs on deceleration, even when the secondary air supply system is normal, check the slow air cut off valve for correct vacuum operation.

BEQUILLE LATÉRALE

- Vérifier le circuit de coupure d'allumage de la béquille latérale:
- Monter sur la moto et relever la béquille latérale.
 - Mettre le moteur en marche avec la boîte de vitesses au point-mort, puis engager un rapport après avoir serré le levier d'embrayage.
 - Abaisser complètement la béquille latérale.
 - Le moteur doit s'arrêter dès que la béquille latérale est abaissée.

En cas de problème du circuit, vérifier le contacteur de béquille latérale (page 13).

(1) CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE

SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE (Modèle SW seulement)

CONTROLE DU SYSTEME

Mettre le moteur en marche et l'échauffer à sa température de fonctionnement.

Arrêter le moteur et déposer l'élément de filtre à air (page 3-5).

Vérifier si les lumières d'admission en air secondaire sont propres et exemptes de calamine.

Si les lumières présentent de la calamine, vérifier les clapets à anches dans le passage d'air secondaire.

- (1) ASV
- (2) DURITE
- (3) LUMIERE D'ADMISSION EN AIR SECONDAIRE
- (4) LUMIERE D'ÉCHAPPEMENT

Débrancher la durite reliant le filtre à air à l'ASV au boîtier de filtre à air.

Déposer la durite reliant l'ASV à la durite de lumière d'admission et raccorder une pompe à vide à la durite.

Mettre le moteur en marche et ouvrir légèrement la poignée des gaz pour s'assurer que l'air est aspiré par la durite reliant le filtre à air à l'ASV.

Si l'air n'est pas aspiré, vérifier si la durite reliant le filtre à air à l'ASV et la durite reliant l'ASV à la lumière d'admission ne sont pas bouchées.

Avec le moteur en marche, appliquer progressivement une dépression à la durite reliant l'ASV à la lumière d'admission.

S'assurer que la lumière d'admission d'air arrête d'aspirer de l'air et qu'il n'y a pas de perte de dépression.

DEPRESSION SPECIFIEE: 350 mm Hg

Si l'air continue à être aspiré ou si la dépression spécifiée n'est pas maintenue, poser une ASV neuve.

Si une postcombustion se produit à la décélération bien que le système d'alimentation en air secondaire soit normal, vérifier si le fonctionnement de dépression de la soupape de coupure d'air de ralenti est correct.

- (1) POMPE A VIDE
- (2) ASV
- (3) DURITE RELIANT LE FILTRE A AIR A L'ASV
- (4) DURITE RELIANT L'ASV A LA LUMIERE D'ADMISSION

SEITENSTÄNDER

Das Seitenstander-Zündabschaltssystem überprüfen:

- Auf dem Motorrad sitzen und den Seitenstander einklappen
 - Den Motor bei auf Leerlauf geschaltetem Getriebe anlassen und danach bei angezogenem Kupplungshebel einen Gang einlegen
 - Den Seitenstander vollständig ausklappen
- Beim Ausklappen des Seitenstanders soll der Motor selbsttätig abgestellt werden

Falls dieses System nicht einwandfrei arbeitet, den Seitenständerschalter überprüfen (Seite 13)

(1) SEITENSTANDERSCHALTER

SEKUNDÄR-LUFTZUFUHRSYSTEM (nur SW-Typ)

SYSTEMPRÜFUNG

Den Motor anlassen und auf Betriebstemperatur warmlaufen lassen
Den Motor abstellen und den Luftfiltereinsatz entfernen (Seite 3-5)

Nachprüfen, daß die Sekundär-Lufteinlaßkanäle sauber und frei von Ölkohleablagerungen sind

Falls die Kanäle verrußt sind, die Reed-Ventile im Sekundärluftdurchlaß überprüfen

- (1) ASV
- (2) SCHLAUCH
- (3) SEKUNDÄR-LUFTEINLASSKANAL
- (4) AUSLASSKANAL

Den Schlauch zwischen Luftfilter und ASV vom Luftfiltergehäuse abklemmen

Den Schlauch zwischen ASV und Einlaßkanal abklemmen und eine Unterdruckpumpe an den Schlauch anschließen

Den Motor anlassen und die Drosselklappe geringfügig öffnen, um sicherzustellen, daß Luft durch den Schlauch zwischen Luftfilter und ASV angesaugt wird

Falls keine Luft angesaugt wird, den Schlauch zwischen Luftfilter und ASV sowie den Schlauch zwischen ASV und Einlaßkanal auf Verstopfung überprüfen

Bei laufendem Motor den Schlauch zwischen ASV und Einlaßkanal mit Unterdruck beaufschlagen

Nachprüfen, daß der Lufteinlaßkanal keine Luft ansaugt und daß der Unterdruck gehalten wird

VORGESCHRIEBENER UNTERDRUCK: 350 mm Hg

Falls Luft weiter angesaugt oder der vorgeschriebene Unterdruck nicht gehalten wird, ein neues ASV einbauen

Falls Nachverbrennung beim Verringern der Motordrehzahl auftritt, auch wenn das Sekundär-Luftzufuhrsystem einwandfrei arbeitet, das Leerlauf-Luftabsperrentil auf einwandfreie Unterdruckbetätigung überprüfen

- (1) UNTERDRUCKPUMPE
- (2) ASV
- (3) LUFTFILTER-ASV-SCHLAUCH
- (4) ASV-EINLASSKANAL-SCHLAUCH

PILOT SCREW ADJUSTMENT

IDLE DROP PROCEDURE (SW MODEL ONLY)

NOTE:

- The pilot screws are factory pre-set and no adjustment is necessary unless the pilot screws are replaced (page 4-8).
 - Use a tachometer with graduations of 50 rpm or smaller that will accurately indicate a 50 rpm change.
1. Turn each pilot screw clockwise until it seats lightly and back it out to the specification given. This is an initial setting prior to the final pilot screw adjustment.

INITIAL OPENING: 2-1/4 turns out

TOOL:

Pilot screw wrench

07KMA-MS60100

CAUTION

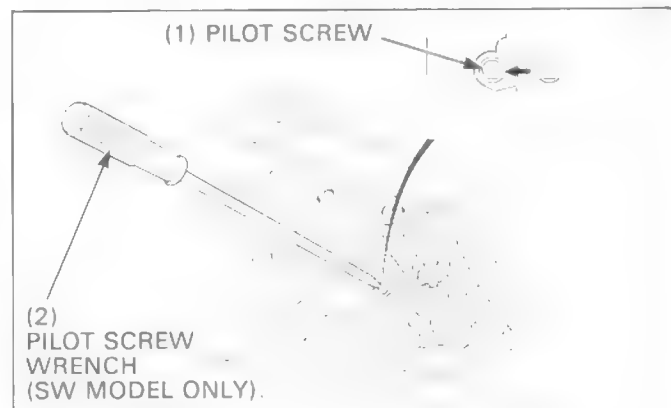
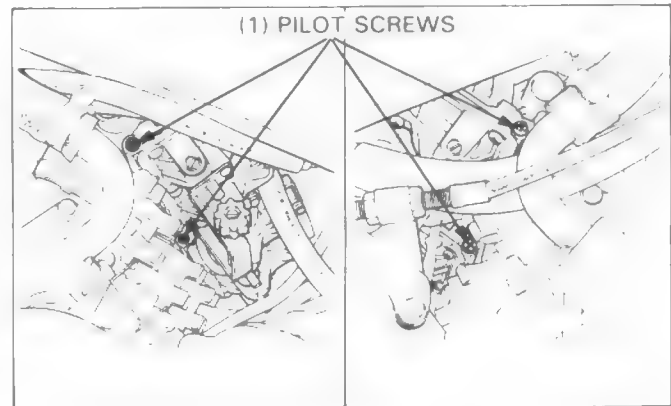
- *Damage to the pilot screw seat will occur if the pilot screw is tightened against the seat.*
2. Warm up the engine to operating temperature. Stop and go driving for 10 minutes is sufficient.
 3. Attach a tachometer according to its manufacturer's instructions.
 4. Adjust the idle speed with the throttle stop screw.

IDLE SPEED: 1,300 \pm 50 min⁻¹ (rpm)

5. Turn all pilot screws 1/2 turn out from the initial setting.
6. If the engine speed increases by 50 rpm or more, turn all pilot screws out by successive 1/2 turn increments until engine speed does not increase.
7. Adjust the idle speed with the throttle stop screw.
8. Turn the No.2 carburetor pilot screw in until the engine speed drops 50 rpm.
9. Turn the No.2 carburetor pilot screw counterclockwise to the final opening from the position obtained in step 8.

FINAL OPENING: 1 turns out

10. Adjust the idle speed with the throttle stop screw.
11. Perform steps 8, 9 and 10 for the No.1, 3 and 4 carburetor pilot screws.



REGLAGE DES VIS DE RICHESSE

METHODE PAR APPAUVRISSEMENT DU MELANGE (MODELE SW SEULEMENT)

NOTE

- Les vis de richesse ont été pré réglées en usine et ne demandent aucun réglage sauf si elles sont remplacées (page 4-8).
- Utiliser un tachymètre gradué en 50 tr/mn ou moins pouvant indiquer avec précision des variations de 50 tr/mn.

1. Tourner chaque vis de richesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle vienne légèrement en butée, puis revenir en arrière du nombre de tours indiqué. Ceci constitue le réglage initial qui précède le réglage final de la vis de richesse.

OUVERTURE INITIALE: 2-1/4 de tour en arrière

OUTIL:

Clé à vis de richesse

07KMA—MS60100

(1) VIS DE RICHESSE

PRECAUTION

- *Ne pas serrer la vis de richesse contre son siège car ceci endommagerait le siège.*

2. Echauffer le moteur à sa température de fonctionnement. Pour l'échauffer, il suffit d'une dizaine de minutes de conduite avec des marches et arrêts répétés.
3. Raccorder un tachymètre en observant les instructions du fabricant.
4. Régler le régime de ralenti à l'aide de la vis butée de ralenti.

RÉGIME DE RALENTI: $1.300 \pm 50 \text{ min}^{-1}$ (tr/mn)

5. Desserrer toutes les vis de richesse de 1/2 tour par rapport au réglage initial.
6. Si le régime moteur augmente de 50 tr/mn ou plus, continuer à desserrer toutes les vis de richesse par 1/2 tour jusqu'à ce que le régime de ralenti n'augmente plus.
7. Régler le régime de ralenti à l'aide de la vis butée de ralenti.
8. Serrer la vis de richesse du carburateur N° 2 jusqu'à ce que le régime moteur diminue de 50 tr/mn.
9. Tourner alors la vis de richesse du carburateur N° 2 dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur la position d'ouverture finale depuis la position obtenue à l'étape 8.

OUVERTURE FINALE: 1 tour en arrière

10. Régler le régime de ralenti à l'aide de la vis butée de ralenti.
11. Effectuer les opérations 8, 9 et 10 pour la vis de richesse des carburateurs N° 1, 3 et 4.

(1) VIS DE RICHESSE

(2) CLE A VIS DE RICHESSE
(MODELE SW SEULEMENT)

GEMISCHREGULIERSCHRAUBE EINSTELLEN

LEERLAUFABFALL-VERFAHREN (NUR SW-TYP)

ZUR BEACHTUNG

- Die Gemischregulierschrauben wurden werkseitig eingestellt, so daß eine Einstellung nur nach einem Auswechseln (Seite 4-8) erforderlich wird.
- Zum Einstellen einen Drehzahlmesser mit einer Skalenteilung von 50 min^{-1} (U/min) oder kleiner verwenden, der eine Veränderung um 50 min^{-1} (U/min) exakt anzeigt.

1. Jede Gemischregulierschraube im Uhrzeigersinn drehen, bis sie leicht aufsitzt, und dann um die vorgeschriebene Anzahl von Umdrehungen wieder herausdrehen. Dies ist die Anfangsöffnung, die als Ausgangspunkt für die endgültige Einstellung der Gemischregulierschraube dient.

ANFANGSÖFFNUNG: 2-1/4 Umdrehungen heraus

WERKZEUG:

Gemischregulierschraubenschlüssel 07KMA MS60100

(1) GEMISCHREGULIERSCHRAUBEN

VORSICHT

- Den Motor auf Betriebstemperatur warmlaufen lassen. 10 Minuten fahren mit wiederholtem Bremsen und Beschleunigen sind dazu ausreichend.
- Einen Drehzahlmesser gemäß Herstelleranleitung anschließen.
- Die Leerlaufdrehzahl mit Hilfe der Leerlaufbegrenzungsschraube vorschriftsmäßig einstellen.

LEERLAUFDREHZAHL: $1.300 \pm 50 \text{ min}^{-1}$ (U/min)

- Jede Gemischregulierschraube um 1/2 Umdrehung von ihrer ursprünglichen Einstellung herausdrehen.
- Wenn die Motordrehzahl um 50 min^{-1} (U/min) oder mehr zunimmt, alle Gemischregulierschraube der Reihe nach um eine weitere 1/2 Umdrehung herausdrehen, bis die Motordrehzahl nicht weiter steigt.
- Die Leerlaufdrehzahl mit Hilfe der Leerlaufbegrenzungsschraube einstellen.
- Die Gemischregulierschraube von Vergaser Nr. 2 hindrehen, bis die Motordrehzahl um 50 min^{-1} (U/min) abfällt.
- Die Gemischregulierschraube von Vergaser Nr. 2 entgegen dem Uhrzeigersinn auf die in Schritt 8 erhaltene endgültige Öffnung drehen.

ENDGÜLTIGE ÖFFNUNG: 1 Umdrehung heraus

10. Die Leerlaufdrehzahl mit Hilfe der Leerlaufbegrenzungsschraube einstellen.
11. Schritte 8, 9 und 10 für die Gemischregulierschrauben von Vergaser Nr. 1, 3 und 4 ausführen.

(1) GEMISCHREGULIERSCHRAUBEN

(2) GEMISCHREGULIERSCHRAUBENSCHLÜSSEL
(NUR SW-TYP)

BRAKE LEVER ADJUSTER

Remove the front brake master cylinder (page 16-11).

Remove the brake lever pivot nut, bolt and adjuster pivot bolt.

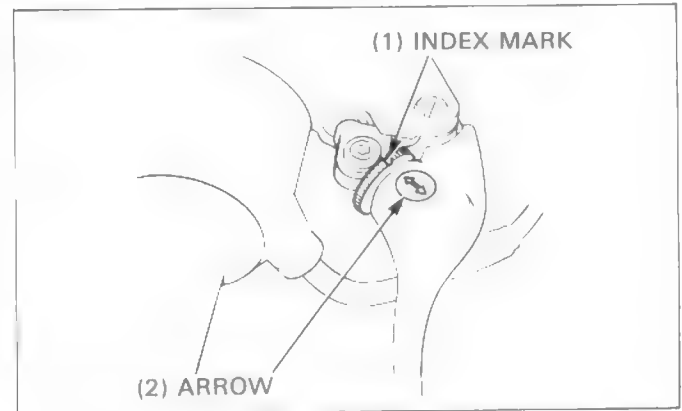
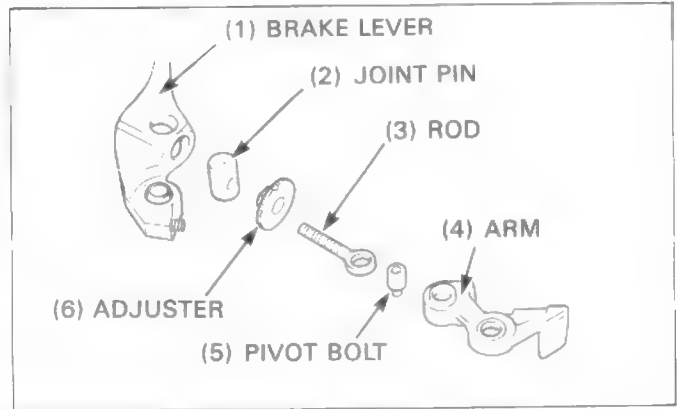
Disconnect the brake lever and adjuster arm from the front master cylinder.

Remove the adjuster rod, adjuster and joint pin from the brake lever.

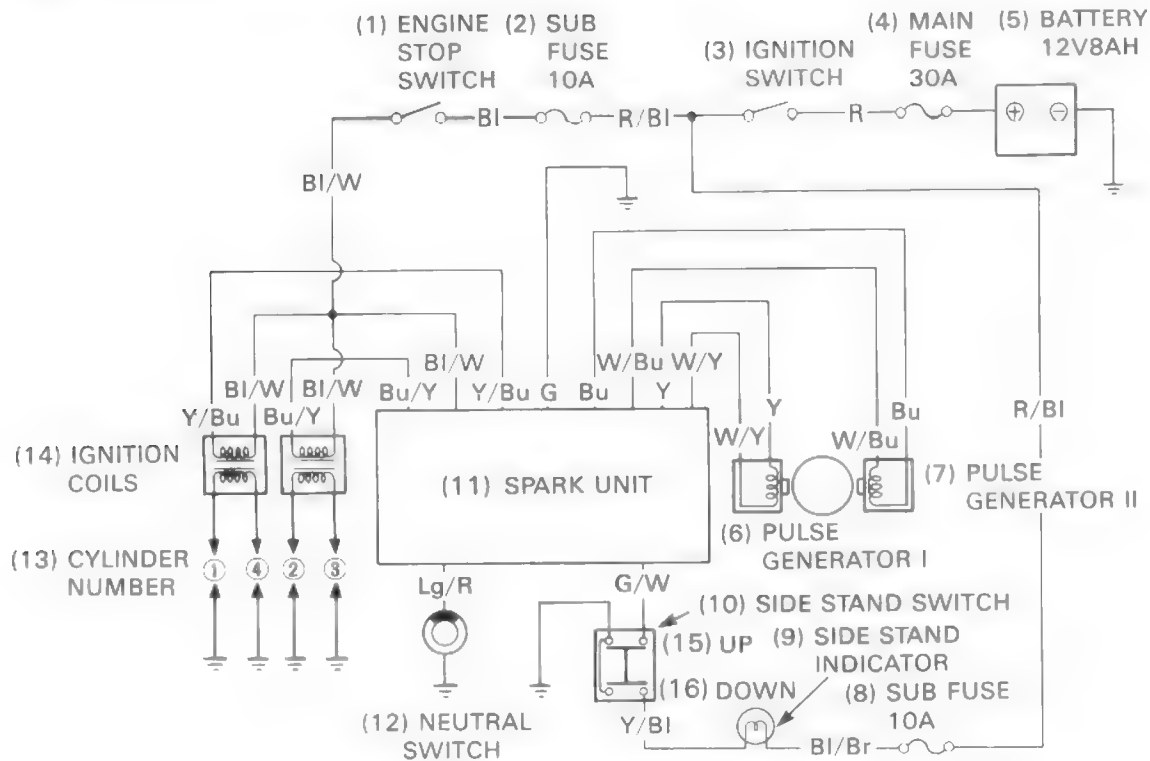
Install the removed parts in the reverse order of removal.

NOTE:

- Make sure arrow mark of the joint pin align with the groove of the adjuster after assembled.



IGNITION SYSTEM DIAGRAM



REGLEUR DE LEVIER DE FREIN

Déposer le maître-cylindre de frein avant (page 16-11).

Déposer l'écrou de pivot de levier de frein, le boulon et le boulon de pivot de régleur.
Désaccoupler le levier de frein et le bras de réglage au maître-cylindre avant.

Déposer la tige de réglage, le régleur et l'axe d'accouplement du levier de frein.

Reposer les pièces déposées en inversant l'ordre de la dépose.

NOTE

- Après le remontage, s'assurer que la flèche de l'axe d'accouplement vient en regard de la gorge du régleur.

- (1) LEVIER DE FREIN
- (2) AXE D'ACCOUPLEMENT
- (3) TIGE
- (4) BRAS
- (5) BOULON DE PIVOT
- (6) REGLEUR

- (1) INDEX
- (2) FLECHE

SCHEMA DU CIRCUIT D'ALLUMAGE

- (1) INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR
- (2) FUSIBLE AUXILIAIRE 10 A
- (3) CONTACTEUR D'ALLUMAGE
- (4) FUSIBLE PRINCIPAL 30 A
- (5) BATTERIE 12 V 8 Ah
- (6) GENERATEUR D'IMPULSIONS I
- (7) GENERATEUR D'IMPULSIONS II
- (8) FUSIBLE AUXILIAIRE 10 A
- (9) TEMOIN DE BEQUILLE LATÉRALE
- (10) CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE
- (11) UNITÉ D'ALLUMAGE
- (12) CONTACTEUR DE POINT-MORT
- (13) NOMBRE DE CYLINDRES
- (14) BOBINES D'ALLUMAGE
- (15) HAUT
- (16) BAS

BREMSHEBELEINSTELLER

Den Vorderrad Hauptbremszylinder austauschen (Seite 16-11)

Die Bremshebel-Lagerzapfenmutter, den Bremshebel Lagerzapfen und den Einstellerlagerzapfen entfernen
Den Bremshebel und den Einstellerarm vom Vorderrad Hauptbremszylinder abtrennen

Die Einstellerstange, den Einsteller und den Verbindungsstift vom Bremshebel entfernen

Die ausgebauten Teile in umgekehrter Ausbaureihenfolge einbauen

ZUR BLACHTUNG

- Sicherstellen, daß die Pfeilmarke auf dem Verbindungsstift nach dem Zusammenbau auf die Nut im Einsteller ausgerichtet ist

- (1) BREMSHEBEL
- (2) VERBINDUNGSSTIFT
- (3) STANGE
- (4) ARM
- (5) LAGERZAPFEN
- (6) EINSTELLER

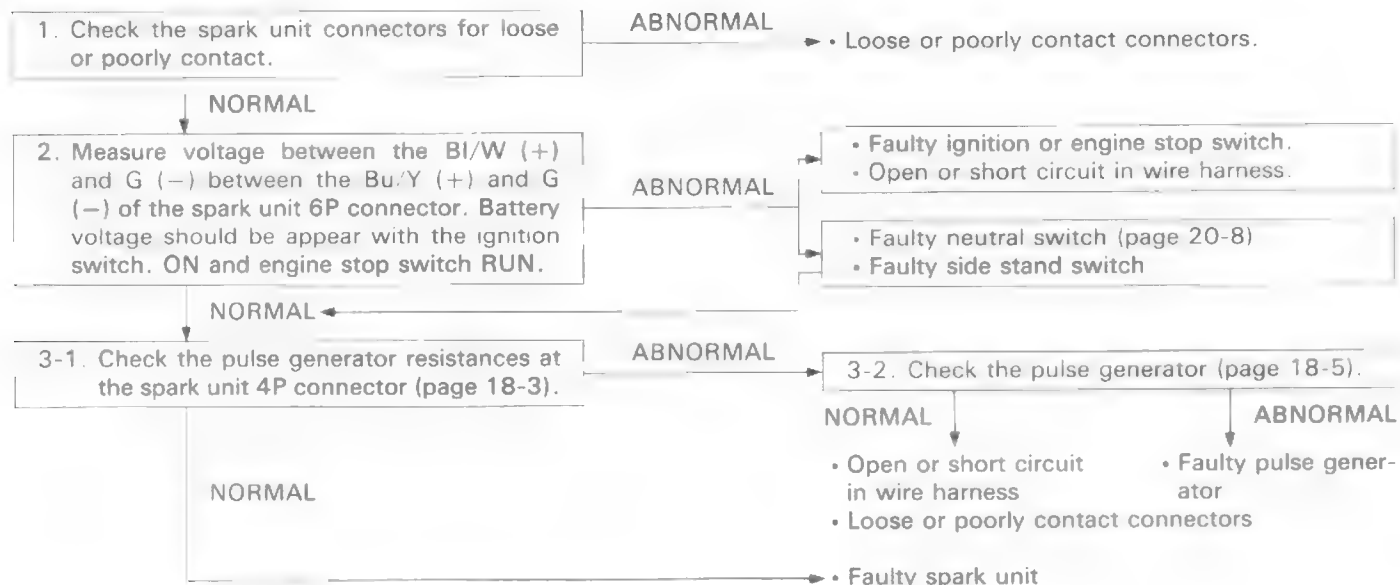
- (1) INDEXMARKE
- (2) PFEILMARKE

DIAGRAMM DER ZÜNDANLAGE

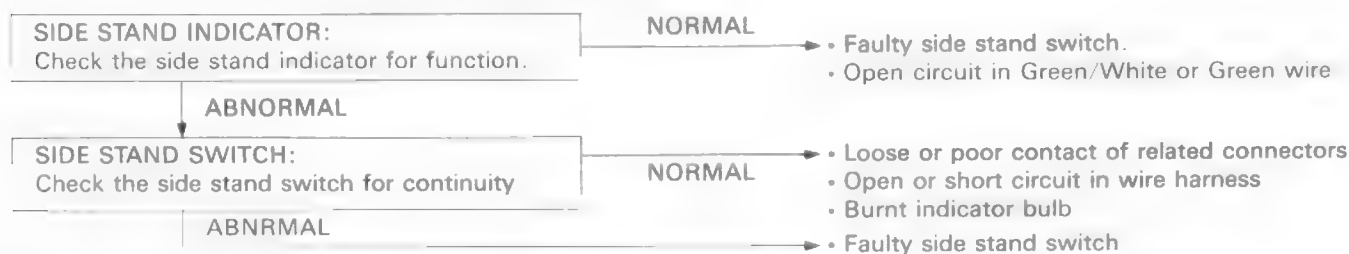
- (1) MOTORABSTELLSCHALTER
- (2) NEBENSICHERUNG, 10 A
- (3) ZÜNDSCHALTER
- (4) HAUPTSICHERUNG, 30 A
- (5) BATTERIE, 12 V, 8 Ah
- (6) IMPULSGEBER I
- (7) IMPULSGEBER II
- (8) NEBENSICHERUNG, 10 A
- (9) SEITENSTÄNDERANZEIGE
- (10) SEITENSTÄNDERSCHALTER
- (11) ZÜNDGERÄT
- (12) LEERLAUF-SCHALTER
- (13) ZYLINDERNUMMER
- (14) ZUNDSPULEN
- (15) AUF
- (16) AB

TROUBLESHOOTING

No spark at all plugs



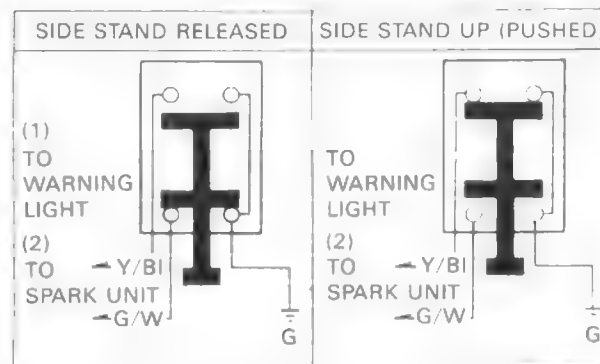
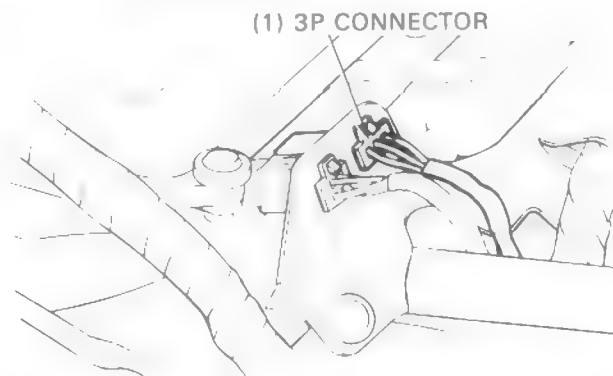
Engine starts, but side stand switch does not function at all.



SIDE STAND SWITCH INSPECTION

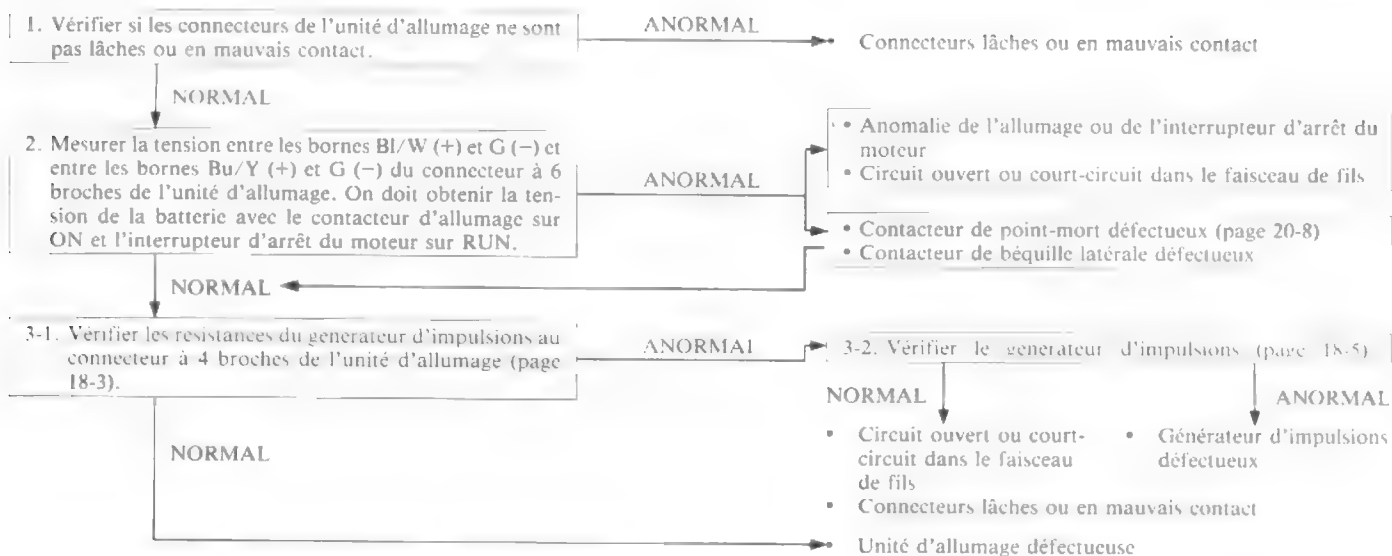
Remove the fuel tank (page 4-3).
Disconnect 3P connector and check the continuity between each terminal of the side stand switch.

Side stand position	Terminals	Tester Reading
Switch pushed —ignition circuit open	Green/White to Green Yellow/Black to Green	No continuity Continuity
Switch released —ignition circuit closed	Green/White to Green Yellow/Black to Green	Continuity No continuity

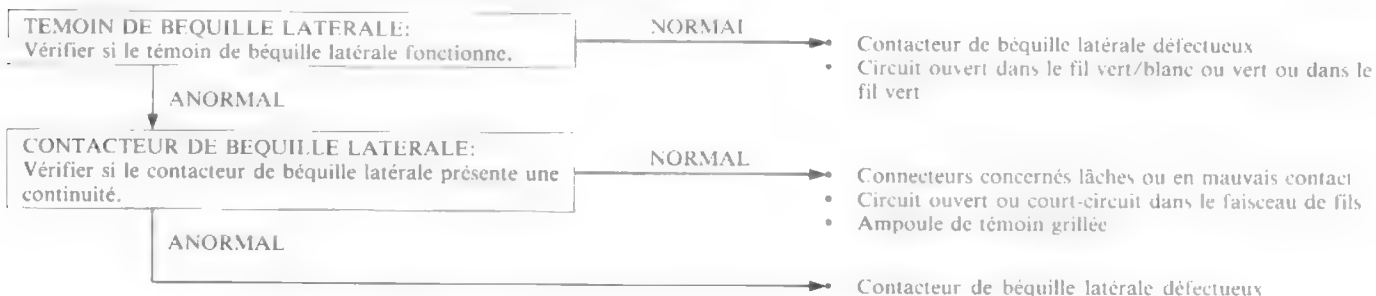


DEPISTAGE DE PANNES

Pas d'étincelle aux bougies



Le moteur part mais le contacteur de béquille latérale ne fonctionne pas.

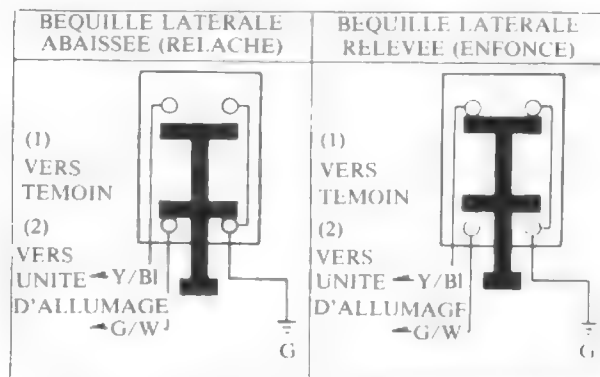
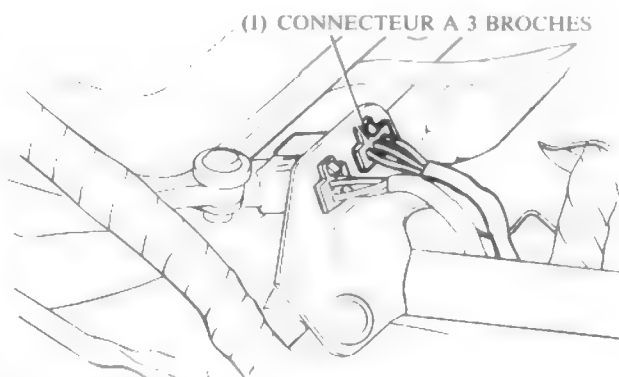


CONTROLE DU CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).

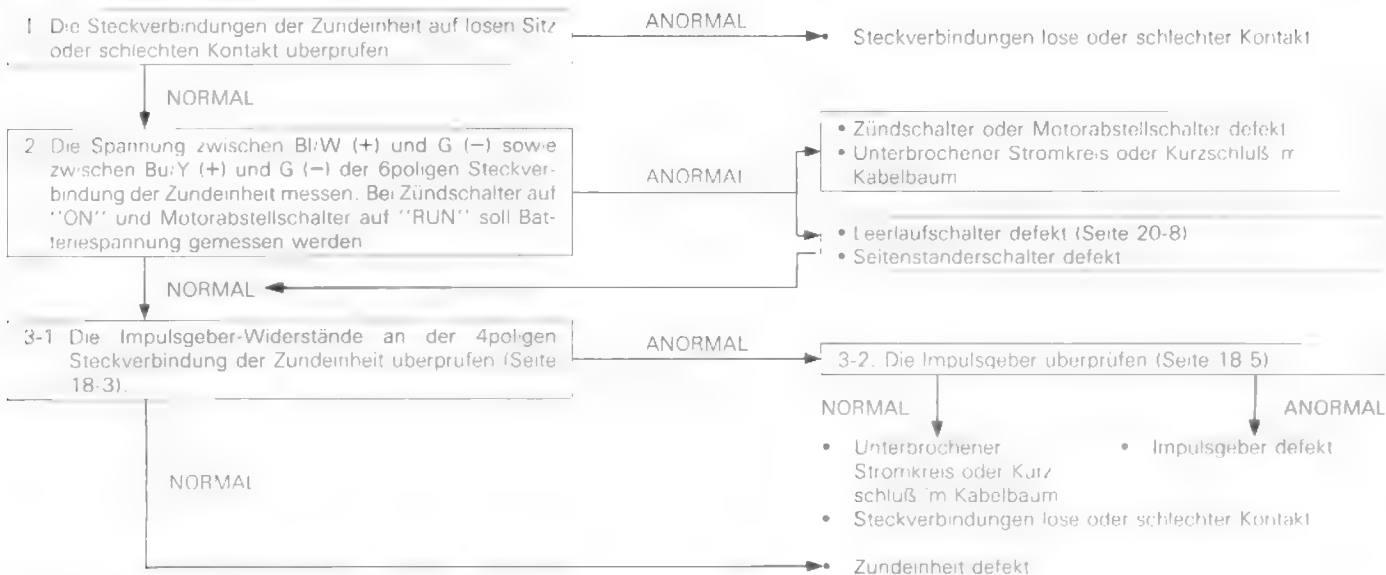
Débrancher le connecteur à 3 broches et vérifier s'il y a continuité entre chaque broche et le contacteur de béquille latérale.

Position de béquille latérale	Bornes	Indication du vérificateur
Contacteur enfoncé —circuit d'allumage ouvert	Vert/blanc à vert Jaune/noir à vert	Pas de continuité Continuité
Contacteur relâché —circuit d'allumage fermé	Vert/blanc à vert Jaune/noir à vert	Continuité Pas de continuité

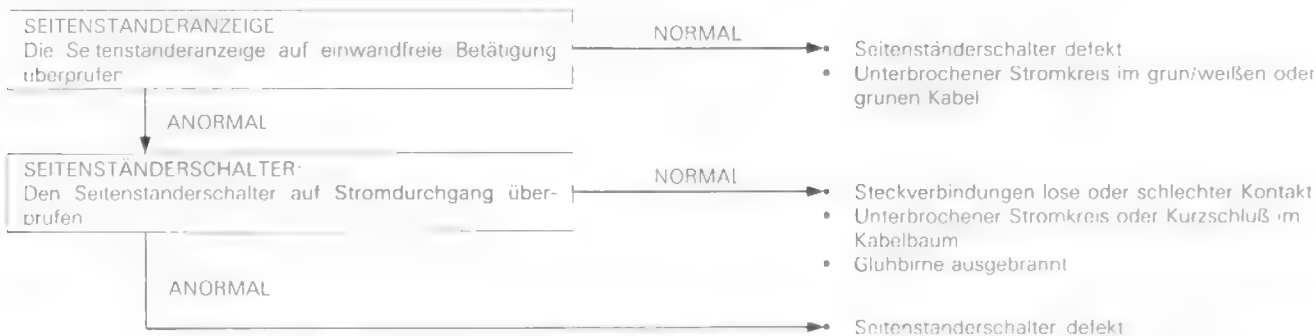


STÖRUNGSBESEITIGUNG

Keine Funken an allen Zündkerzen



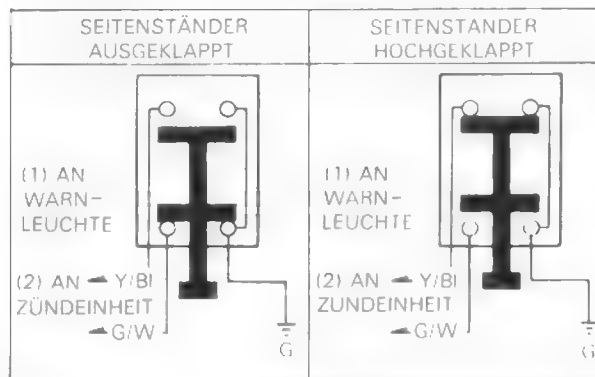
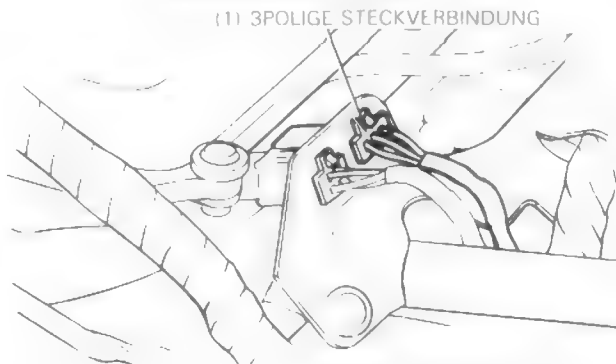
Motor springt an, aber Seitenständerschalter arbeitet nicht



SEITENSTÄNDERSCHALTER ÜBERPRÜFEN

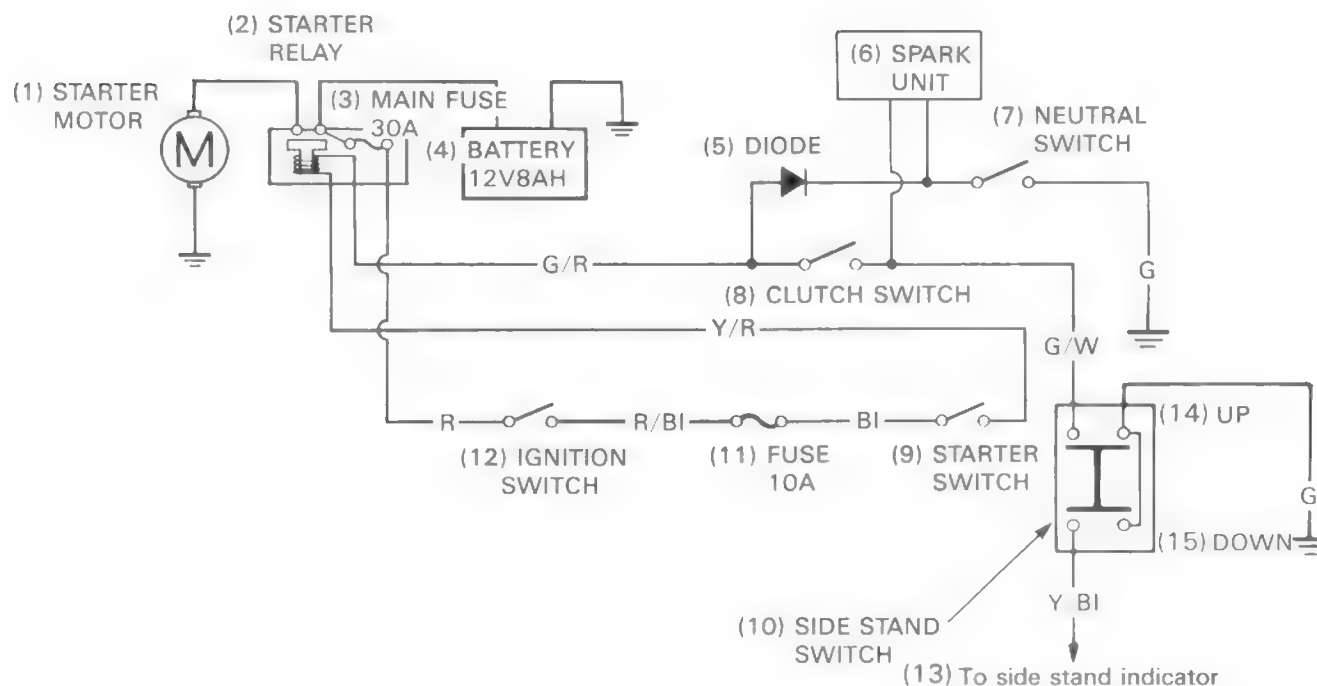
Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
 Die 3polige Steckverbindung abtrennen und auf Stromdurchgang zwischen allen Klemmen des Seitenständerschalters untersuchen

Schalter-Position	Klemmen	Prüfgerät-anzeige
Schalter eingerastet Zündkreis offen	Grün/Weiß und Grün Gelb/Schwarz und Grün	kein Stromdurchgang Stromdurchgang
Schalter ausgerastet Zündkreis geschlossen	Grün/Weiß und Grün Gelb/Schwarz und Grün	Stromdurchgang kein Stromdurchgang



MEMO

ELECTRIC STARTER DIAGRAM



SCHEMA DU DEMARREUR ELECTRIQUE

- (1) DEMARREUR
- (2) RELAIS DE DEMARREUR
- (3) FUSIBLE PRINCIPAL 30 A
- (4) BATTERIE 14 Ah
- (5) DIODE
- (6) UNITE D'ALLUMAGE
- (7) CONTACTEUR DE POINT-MORT
- (8) CONTACTEUR D'EMBRAYAGE
- (9) INTERRUPTEUR DE DEMARRAGE
- (10) CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE
- (11) FUSIBLE 10 A
- (12) CONTACTEUR D'ALLUMAGE
- (13) Vers témoin de béquille latérale
- (14) HAUT
- (15) BAS

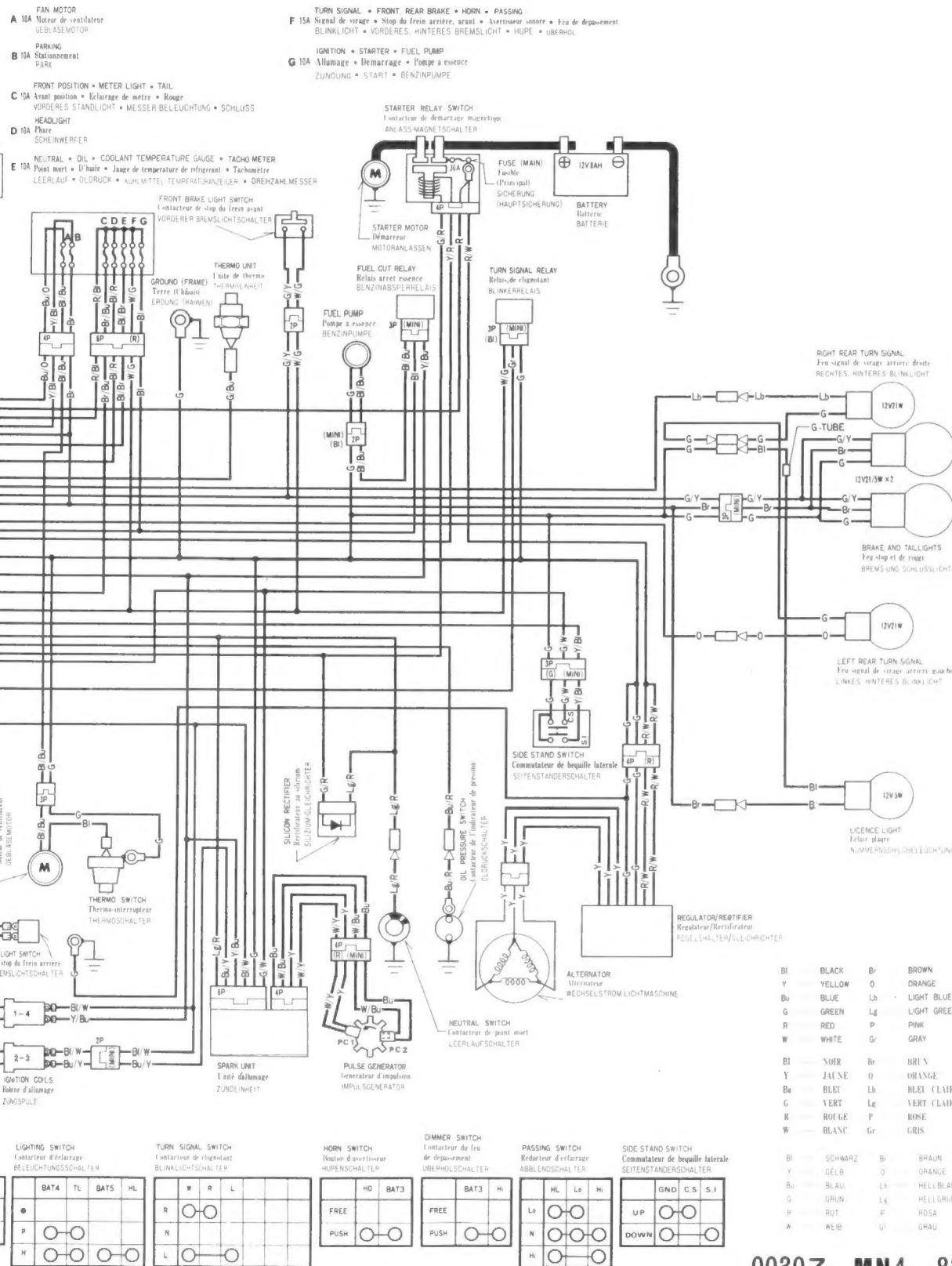
DIAGRAMM DES ELEKTRISCHEN ANLASSERS

- (1) ANLASSERMOTOR
- (2) ANLASSERRELAIS
- (3) HAUPTSICHERUNG, 30 A
- (4) BATTERIE, 12 V, 8 Ah
- (5) DIODE
- (6) ZUNDEINHEIT
- (7) LEERLAUFSCHALTER
- (8) KUPPLUNGSSCHALTER
- (9) ANLASSERSCHALTER
- (10) SEITENSTÄNDERSCHALTER
- (11) SICHERUNG, 10 A
- (12) ZUNDSCHALTER
- (13) an Seitenstandanzeige
- (14) AUF
- (15) AB

MEMO

MEMO





0030Z—MN4—8300

